PUDUKKOTTAI STATE

WAR INFORMATION BUREAU

BULLETIN] **NOVEMBER 9, 1940** **[No. 18**

LECTURE XVIII.

NAVAL WARFARE.

WHEN one of you suggested to us that a lecture on modern naval warfare might be interesting, I think he could not have realised what he was asking for, or he would have been more merciful, nor could we have agreed if we had realised then that to deal adequately with the subject, we should have to bring Admiral Mahan (in several volumes!) up to date in a half-hour's paper! So this will be no discussion of technical strategy, no comparison of SALAMIS, or LEPANTO, or LA HOGUE, or COPENHAGEN, or TRAFALGAR, or JUTLAND, with to-day's possibilities, but simply a short report on the more obvious functions of a modern fleet and the principal classes of vessels and armaments which go to making them up.

A navy's raison d'etre. But I hope you will pardon a short digression in the contemplative manner first. For it really is astonishing to reflect on the fantastically prodigal sums, wrung from tax-payers who would have been glad of a quarter of them for social services (if only man were a rational animal) to equip modern navies. In an ordinarily well-behaved world—a world that really wanted and prized peace, and would require nothing more than prudent *policing* to keep that peace—how few nations would be

morally bound to maintain a large fleet of warships! There would perhaps be the nations with a huge coastline such as AMERICA (especially after the promulgation of the Munro Doctrine, which, mind you, was purely adefensive and cautionary affair), and there would be the nations with numerous and valuable possessions spread all over the world, like BRITAIN, FRANCE, or HOLLAND. For them, the securing of sea-routes and the great internatioal trade that travels by them, would be their justification. This would be simply *policing* not necessarily selfish policing, and certainly not aggressive. AMERICA, for instance, has banked on that 'policing', for half a century, as have many other countries. Only just lately has she realised what a lack of the British Fleet's police activities in the Atlantic, would mean to......well, the Munro Doctrine!

Consider some of the other Powers. RUSSIA, for instance vast as she is, has hitherto had small interest in a navy except to police the Black Sea. Ice-fields were enough actual protection for her on her other sea-board until.........! SPAIN, with a coastline at least as long as ITALY's kept only a very small navy, until...... ! AUSTRALIA, a sea-girt continent in itself, had no navy, until ..... ! GREAT BRITAIN herself, the civilised world's principle policeman, had a smaller navy in 1930 than she had twenty years before until.........!

Perverted functions. Do you see where these 'untils' are leading us? They bring us to point when certain Powers deliberately abandoned the comparatively unselfish, non-aggressive notion of navies as policemen, and determined to build them as *militant instruments of War*. Had GERMANY any particular fear about losing WEST AFRICA when, at the beginning of the century, she built such a fleet as to form a definite factor of provocation to the outbreak of the four Years' War? Had JAPAN, in the security of her island empire, any particular reason to fear invasion or robbery, when she invested in a positively enormous naval programme (for a comparatively impecunious state)? And why on earth should a small country like ITALY want to become a 'Naval Power,' and at least ostensibly become one, in the short space of fifteen years?

Isn't the answer obvious, and the result equally obvious, namely this THING we are out to withstand and destroy to-day, this Axis, this Totalitarianism, this demon of lawless and scruple-less Aggression?

The naval architect's job. Now to the subject proper. Whether for attack, defence, or merely blockade purposes, the three main considerations in the design of a war vessel seem to be fire-power, protective armour and speed. With the first you hope to shoot more shells, of greater explosive and penetrative power, over a longer distance, and more times a minute, than your adversary. With the second you try to obtain more security for your engine-rooms, ammunition stores and gun-crews against the burst of enemy projectiles; and with the third you count on being able to outsail your opponent in a chase or outmanouevre him in an action.

The architect's limits. Now, it is not possible, perhaps chiefly on account of cost, to keep a sea a large fleet of vessels which combine all those advantages in at single hull. I suppose a modern battleship is the nearest approach to the ideal (though in the interests of speed, a certain weight and extent of armour has to be sacrificed) but as the cost of one of these is some where in the neighbourhood of 7½ million pounds, it would hardly be possible to maintain a few hundred such with their enormous fuel consumption and pay-roll. It would doubtless also be possible to build ships of larger displacement than 40,000 tons, with more and heavier guns than 16 inch, and with engines powerful enough to drive such an enormous mass through the water at faster than 35 knots, (something like forty miles) per hour. But supposing that any nation could afford such, there are other considerations which put them out of court, even if we disregard, in German fashion, such things as international agreements about limitation of naval armaments. The snags are that battleships must frequently use docks and harbours and graving-docks and canals. The width of such and the depth of the water in such are insufficient, almost anywhere in the world, to accommodate such monsters as *could* be built. Hence it is that naval architects *have* to compromise in their designs. The more armour, for instance a ship carries, the smaller her guns will have to be and the slower she will go, while fast-steaming vessels will of necessity be more lightly armoured.

Resultant types. That is why modern navies have had to divide up those desiderata I have mentioned among a large number of types and sizes of vessels. Some of these

will have all three assets, namely mighty guns, heavy armour and great speed like Battle Cruisers; some, even mightier guns, heavier armour, but less speed, the Battleships; some more numerous, lighter, and quicker guns, thinner armour, and very high speed, the Cruisers; some smaller in size, with guns that are negligible in range compared with those of the previous ships, but which at close quarters can do great damage by their speed of fire especially if they are reinforced with the deadly torpedoes, and which can manoueyre about at such terrific speed as to make a larger and clumsier opponent almost giddy,—these are flotilla leaders and large destroyers; some smaller still and if possible faster, and from their size and pace exceedingly difficult to hit the smaller destroyers and "mosquito craft", which, if the weather is not *too* foul, can also dash about slipping torpedoes at enemy ships, or making smoke-screens to protect a line of their own larger ships. Two other classes are important namely the large, ponderous aircraft-carriers, and the submarines, but I shall deliberately omit discussion of the numerous auxiliary craft included in most large navies, the mine-sweepers, patrol-ships, monitors, motor-launches, and so on; otherwise this lecture would be too long.

The British Navy. Its responsibilities. Before we go into the armaments and functions of the chief classes of war-vessels, we should get clear in our minds the essential duties of a large navy as a whole. Not every function of the British Navy applies to all other navies—for instance, who else has to thread the rivers of the Far East, or patrol the shallow Shatt-el-Arab after pirates in protection of mercantile shipping, or who else has to police literally millions of miles of ocean from a dozen different bases, let alone naval ports proper scattered over the seven seas?-but for our purpose to-night we will deal only with the Royal Navy, "Britain's Senior Service" and "Britain's Sure Shield" through centuries of magnificent achievement. Remember incidentally that while no one can say what would happen if the R. A. F. or the British Army were both defeated, one *can* say what would happen if the Navy were defeated,—the war would be lost! Mr. Winston Churchill perhaps summed its value up best, when he said of Admiral Lord Jellicoe's responsibility before JUTLAND, that he was "the only man who could lose a world war in an afternoon"!

Its functions I. And so—to that Navy's functions. Roughly speaking these are three. First, the protection of trade routes of the world's oceans. Second the blockade of the enemy's coasts and ports. And third, thedefeat of the enemies' fleets. The first is utterly vital to the island-hub of a vast empire which cannot feed either its people or its war machineby itself. The steady flow of supplies MUST be safeguarded whether they have to come 600 or 6,000 miles, otherwise the mother-country must weaken and starve. If enemy submarines are at large, sinking supply ships, laying mines and so on, something that can first locate them, then catch them, and finally sink them, must be always available. So we have to have naval aircraft to locate them, and destroyers to weave a network round them; a couple of depth-charges or a well-placed shell does the rest. If a swift armed merchantman of the enemy, possibly disguised as an innocent cargo or passenger-ship, is known to be prowling near in the West Indies, or Bay of Bengal, or the South Atlantic, something faster than she is, with longer range guns, must get quickly on her tail, or thousands of tons of valuable material or food for which BRISTOL or LONDON is waiting won't arrive, to say nothing of the Bell at Lloyds ringing for steamer after steamer which is overdue! That is what protection of trade-routes means—day and night, fair weather or foul, week after week hundreds of the most suitable vessels, based on various widespread stations, patrolling, searching and convoying. Then, sometimes there comes the news of something *big* having stolen out from an enemy base, something like the *Graf Spee* or the *Scharnhorst*, which could outgun and outsail our ordinary protective craft like cruisers and sloops, and laugh at the guns of destroyers, and for fear of which sailings from a distant port would be cancelled and BRITAIN go short of her purchases! Well, something has to be done about it. Three cruisers, magnificently handled, did that to the *Graf Spee*, quite comparatively quickly, off the River Plate; the *Rodney* did it too, when she chased and battered the *Scharnhorst* back to a Scandinavian port, though our men cursed the weather that saved the German from final destruction.

Its functions II. The second function I suggested was the blockade of the enemy. Just as BRITAIN MUST have supplies, so MUST her chief enemies. They may have been successful enough at dacoity and brigandage by land

to amplify certain badly needed commodities, but there are still hundreds of positive necessities which they can only get from overseas. *It is the Navy's business to stop their getting them.* That means one of two things. Either, as in the old days, sitting round every one of the enemies' ports that can receive large supply-ships, and stopping these making harbour, or else, as we are doing these days with such vital effect, imposing a long-distance blockade; i. e., lying up on shipping-lanes near important exporting harbours all over the world, and investigating suspicious cargoes before ever they have reached mid-ocean, having previously warned neutrals and non-belligerents that they only have to allow our inspectors to examine ships' manifests before they sail, and grant (or not) a 'Navicert', if they do not want the inconvenience of being held up and searched at sea by the Navy.

Its functions III. The third great function is the destruction of enemy fleets and this I propose to discuss a little later after we have examined the dispositions, classes, and armaments of the various types of ships that fly the White Ensign.

Its composition. GREAT BRITAIN has three Fleets, and four Squadrons. These terms are elastic. A squadron may consist of four or six or even eight homogeneous ships, such as the Battle-cruiser Squadron; or of many and more various vessels, as when we speak of the China Squadron. The significance depends on the context, but in peace-time, there are three fleets, the Home Fleet, the Mediterranean Fleet and the Reserve Fleet. In war time, this latter is merged into one or the other of the first two. A full month before this war broke out, the Reserve Fleet, which until then was only partially manned, and mainly laid up in Home harbours, was fully up to strength and ready for mobilisation with the others. Then, to look after affairs further abroad there are also the China Squadron, the American and West Indian Squadron, the East India Squadron and the South Africa Squadron. All the last and of course the Australian, New Zealand and Canadian naval contingents, have naval bases abroad. It would obviously be absurd for such distant forces to have to sail Home for men, supplies, ammunition, etc., every time they ran short, and in consequence, each of them is a self-contained unit under the control of its own Commander-in-Chief. There is a qualification, however, to this, in that, at any rate in war time, every ship of every navy is able and expected to be in touch by wireless with the

Admiralty in LONDON, which as a result maintains the closest control of all naval movements and can give immediate instructions if, for instance, they have learnt some important news about enemy movements, the escape of a 'wanted' raider, the concentration of enemy units, etc., etc.

Principal types of War-vessel.

The Battleship.

Now we come to types. Despite years of controversy, about the value of such enormous floating fortresses—e. g. apropos the submarine menace (read the positively hectic parliamentary debates of twenty-five years ago!) or the aeroplane menace (so hotly discussed over the last ten years),—the battleship, the 'capital ship', is the vessel on which the ultimate decision in a big naval engagement depends, and has become the deciding factor in the assessment of strength of opposing navies. BRITAIN has fifteen of these monsters, FRANCE had seven, GERMANY two (not counting the Pocket-Battle-ships), JAPAN has 9, and so on. Their value is that they are so heavily armoured that only the very best-placed torpedo, or a direct hit by a positive salvo of the heaviest shells could incapacitate them, while their enormous weight and size enables them to mount terrific armaments, both in number of guns and weight of fire-power. The British Navy is at the moment the only one using guns of 16 inches calibre, of which she has eighteen, (nine on each of the *Nelson* and the *Rodney*) but she has one hundred of the only slightly lighter (yet more penetrating) 15 inch guns, with which such great ships as "*Hood*" "*Repulse*", "*Warspite*" are armed, no fewer than eight to each! When you realise that shells from such weapons can be hurled 20 miles although they weigh over a ton each, you will also realise what tremendous strength must be built into the mountings and the hull of the ship itself, and what engine-power must be used to propel such masses of steel (protective armour is often 14 inches thick!) through the water at anything up to 32 knots per hour. And I have not yet mentioned their very considerable "secondary armament"–say, eight six inch guns, numerous quick-firing pom-pom guns firing a stream of 2 lb. shells, and a group of high-angle anti-aircraft guns. No wonder that these mobile forts are the nuclei of fleets, and that the destruction of a 'capital' ship is almost a victory in itself.

The Cruiser.

Of the many other classes of war-vessel, it may generally be said that each type is the counter to the type below it. The battle-cruiser (though these

are going out of fashion) is the super-cruiser but not quite a battleship; actually re-construction has converted them into extra-fast battleships. Next in rank come the Cruisers. They are of several classes but are generally speaking also well-armed, although their armour and their guns are lighter. Their speed, and the number of them that a nation can afford compared with the terribly costly battleships, constitute their great value. The large ones carry a main armament of 8 inch guns and have speeds up to 33 knots or even higher. BRITAIN has the enormous number of some seventy of these—with more nearly ready, and has already made grand use of them. They are the general utility ships of the navy; they patrol the ocean highways, which the lighter and shorter-sailing-range destroyers cannot do; they hunt down enemy raiders—as the *Exeter*, the *Ajax* and the *Achilles* did the *Graf Spee* in spite of being heavily outgunned individually; and they escort large convoys of merchantmen. In a battle of fleets, they are the reconnaissance arm of the navy, first establishing touch with the enemy, and then after driving off opposing cruisers engaged on the same task, *keeping* in touch with him if he turns away. For such work, many modern cruisers carry aircraft, two planes generally, but I cannot explain here the special functions of these compared, say, with the machines carried in far greater numbers by another class of costly vessels, the aircraft-carriers.

The Destroyer. The next class is the destroyer, probably the most hardworking and ubiquitous vessel in the Navy. The destroyer was so-called because in the old days, she was built to counter the torpedo-boat, that is to say she was to be faster, bigger (so that she could ram if necessary) and better gunned than the small craft which was originally designed (by theFrench, I believe) to steel up swiftly and secretly and torpedo far more valuable ships. Nowadays, a large destroyer is not much smaller than a cruiser; all of them rely on great speeds, 37 knots being quite common (at which rate, for instance, they could sail rings round a battleship at 29 or 30 knots!), and they are used to fight off enemy destroyers seeking to torpedo large ships, to hunt down submarines, and to take on many tasks usually allotted to cruisers. In a naval action, their great speed and relatively small size make them difficult to hit; they are a permanent menace to enemy battleships, etc., (for their essential armament is the deadly torpedo for which they are equipped with several groups of four or five

discharge-tubes); and they are most valuable defence vessels, as they race about, putting up miles of smoke-screens for their own major units, against enemy gun-fire, or protecting them againt torpedo attacks, even by the desperate expedient of ramming. Finally, they are constantly used for patrol duties and convoy work. So if the British navy are the watchdogs of the seas, the destroyers are her most expert terriers.

Smaller craft. Such are the classes of vessels, which, with submarines (of which I must speak only shortly here) keep the high seas. There are many other craft in a modern navy, but they are those which work chiefly in home waters; they are not built to face the monsoons and hurricanes of the East, nor the fierce Atlantic gales. Such are the minesweepers, manned by those heroic men who, in the small steam-trawlers in which they are wont to catch fish, plod perilously about the coasts of BRITAIN in all kinds of weather in their 'converted' craft, fishing for a far more deadly catch, the floating or submerged mine; or the motor-torpedo-boats—practically sea-going, these deadly mosquito-craft—with a speed sometimes up to fifty knots per hour if the sea is calm enough to allow of their skimming (almost literally flying) over the surface.

The Fleet Air Arm. Nor have I yet mentioned as being also under Admiralty control the Fleet Air Arm—the flying boats, with their parent-ships, the great Aircraft carriers. None of these, however, have I time to describe here—beyond recounting quite a good yarn about this latter branch of the Senior Service. At the outbreak of war, a German radio announced that *H. M. S. Kestrel* "had been attacked and sunk by the German Navy." Now, *H. M. S. Kestrel* is the official name of the Royal Naval Air Station, at WORTHY DOWN, just outside WINCHESTER in HAMPSHIRE—and not a ship at all, merely a flying-boat land base!

The Submarine. But about Submarines, something must be said. The submarine's use as a destroyer of both merchantmen and men-of-war was first universally admitted in the conflict of 1914–1918; the Germans, who had specialised in the new theory put its value beyond doubt then, much to our cost. Since then it has been rapidly perfected, and though its deadly possibilities have been countered in many directions (for instance by aeroplane

spotting, depth-charge dropping, etc.) it is still proving more than an occasional nuisance to a nation with as many ships at sea as BRITAIN has.

Its chief weapon, is, of course, the torpedo; its chief advantage is its capacity to 'take cover' by submerging. Even the smallest surface craft is visible for many miles at sea, but the submarine can cruise along a few feet *below* the surface, seeing what it wants to see through its periscope, draw up almost alongside an unsuspecting victim and discharge a practically mortal weapon at it with precision which is greatly facilitated by shortness of range. Some of them, too, carry mines, which they can strew about more or less at leisure.

On the other hand, a submarine's surface speed is not high, its hull is so frail that a depth-charge exploding many fathoms down in the ocean can, even if it misses directly, buckle its plating and damage its seaworthiness, and the ram of a destroyer or even a trawler or motor-boat can sheer through it like paper; while in undertaking their hazardous duties, the crew have to live at terribly close quarters, in an atmosphere which grows fouler and fouler the longer they have to remain submerged, sailing blind if they are driven down to a depth of more than about forty feet, and yet in danger of being crushed like an eggshell by the pressure of the water if they dive too deep. Such are the pros and cons of the submarine.

No navy can do without them. The Germans, who, like the French, had as many or more than we had at the outbreak of war, are forced to consider them the most important part of their fleet, since their surface navy is mainly non-existent now. They are building them as fast as they can, and I suspest that the "French fleet" for which they are now bargaining again with the Men of Vichy very largely means the French submarines, for we have been told that we have got most of the surface wraships of our quondam ally, "taped".

Etcetera. These elementary generalisations about navies and the classes of ships that compose them must complete this paper. But there are a dozen cognate subjects that you ought to know something of if you are to have an idea of naval warfare proper. The Admiralty, for instance, with its network of departments and how it controls a fleet or a ship; dispositions before and during a naval engagement; how a submarine dives;

how guns are fed with shells, or tubes with torpedoes; the range and destructive power of each, and the proportions of 16, 15, 14, 8, 6, 4·5, and 4 pounder guns carried by the British Navy to those available to her present enemies; the standard tactics of fleets in action; and what one means by, 'line ahead' or 'breaking off action' what a broadside or a salvo means, and how if "*Rodney*" wants to shoot in a direction 45 degrees away from her first discharge, a complete turret with three 16 inch guns, each of which weighs 103 tons, plus the five or six men for each gun and the whole heavily-armoured room in which they work and fight those guns, simply swivels round like a gate on its hinges; or again, how you aim at, and hit, a swiftly moving object only barely visible 15 miles away, with a projectile fired from a platform itself moving not only fast and unevenly horizontally, but also through many degrees vertically at the same time—all these things you must wait for another day to hear, if you have the interest and patience to attend.

WEEKLY WAR SUMMARY.

30—10—40 to 6—11—40.

GREECE.

Mr. A. V. Alexander, First Lord of the Admiralty, has aptly described the Axis as a dinosaur with a huge body and a small head. This is nowhere better illustrated than by ITALY's latest vulpine pounce upon GREECE. A week's fighting has already shown that the Italian High Command has stupidly underrated the enemy. Greek heroism backed by British encouragement has not only repulsed the enemy but has also effected an advance into ALBANIA. According to the latest reports KORITZA has been enveloped and the Greeks have advanced some miles into ALBANIA, taking 1000 Italian prisoners, while the gallant little Greek Air Force is pasting Italian aerodromes. Bad weather and the mountainous nature of the country, adduced by the apologists of ITALY as excuses for Italian failure, are no explanation, since these difficulties should have been obvious to the meanest intelligence during the long months of preparation. Trouble is also brewing in ITALY's rear from the Albanians who are reported to be in revolt.

In spite of her preoccupations in other theatres of war, BRITAIN has rushed help to GREECE on land, sea and air. British troops have already been landed in CRETE ; Greek waters, especially the Gulfs of Corinth and Aegina have been mined and British warships including *Wryneck*, the Australian destroyer, have arrived. Naval aircraft of the Mediterranean fleet have carried out successful attacks on STAMPALIA, in the DODECANESE, the nearest Italian air base to ATHENS. The R. A. F. has in its turn raided TIRANA, the capital of Italian occupied ALBANIA, and NAPLES, paying special attention to its oil-refineries, storage tanks and railway junctions. British airmen seem to have visited NAPLES with gusto to judge by a Flight Leader's observation 'I bet we gave the Neapolitans a real shake-up. The idea of competing with a volcano (Vesuvius) appealed to all of us.'

Italian aircraft have raided CORINTH, PATRAS, ATHENS, AGRINON, LEPANTO, METZAVO, SALONIKA, CORFU, LARISSA, PYLOS, PATHOS,

JANINA, and CANAE (in Crete). True to tradition open towns have been raided, and on Friday 90 civilians were killed at CORFU. With characteristically vulpine tactics Italian aircraft flew over CORFU in machines with Greek markings, and over ATHENS with Greek colours. In the latter case the marauding plane disappeared at sight of a British fighter.

The Italians claim some advance in the EPIRUS sector, but if Mussolini had planned a quick victory with limited liability, he must by now perceive his error and be anxious about escaping from the tangle as easily he got into it.

GERMANY is reported to be feverishly establishing air-bases at GIURGU and massing divisions on the Bulgarian and Yugoslavian borders, but this may be only a race.

In TURKEY, GREECE has a reliable neighbour. Speaking on the occasion of the re-opening of the Turkish National Assembly on November 1st, His Excellency President Ismet Inonu referred to the struggle into which GREECE, her 'friend and neighbour' had been dragged, and proclaimed that the 'bonds of alliancc' which united TURKEY to BRITAIN were 'solid and unbreakable.'

FRANCE.

Just as Mussolini's bolt in GREECE has miscarried, it would seem that Hitler's wheedling of SPAIN and his attempts to carve up FRANCE have both gone amiss. In the latter case, not only do the old men of VICHY seem both to sell their country for a mess of pottage (100,000 tons of potatoes in 520 truck loads to PARIS and unoccupied FRANCE), but Hitler's little Axis-brother objects to being deprived of his spoils of French territory (It may be remembered that Italian aspirations included CORSICA, SAVOY and TUNIS). At the Florentine meeting, the report goes that the Italians were persuaded to give up these aspirations, in exchange for compensation in the shape of GREECE. The French were also mollified by promises of the retention of LORRAINE (without ALSACE), the shifting the boundary of unoccupied FRANCE further north-wards, and those 100,000 tons of potatoes. For these 'favours' of the 'Victor', Marshal Petain, now translated from Fathership of FRANCE to Leadership, was to agree to 'collaboration' economically and politically against BRITAIN and hand over French bases on both sides of the Mediterranean and the rest of FRANCE's fleet.

FRANCE is evidently bargaining still, and well may she do so, for her power of bargaining is directly in proportion to British Mediterranean strength. All is not yet lost to prostrate FRANCE. As the *Saint Louis Star Times* puts it 'Hitler's stooges granted merely the privilege of trustees in their own concentration camps. BRITAIN's heroic resistance to Hitler's increasing efforts to make puppets of the conquered are the milestones leading to an ultimate revolution of the democratic forces.'

M. Laval has been appointed Foreign Minister and M. Baudouin, Secretary of State. The first fruit of the appointments is the issue of a decree forbidding Frenchmen to listen to British broadcasts in public places.

NORTH AFRICA.

The air-battle over MERSA MATRUH on the 31st was an outstanding Italian defeat. Out of the 12 Italian planes which participated in the raid, 4 were shot down, 4 severely damaged and the remaining four probably never returned. The fight is described as 'a great tonic' for the British troops who were present on the scene and were exhilarated by the sight of the brilliant manoeuvring of the British 'Gladiators' and of enemy planes falling in flames or turning tail hotly pursued by the faster 'Hurricanes.'

During the week successful air-attacks were carried out by the R. A. F. on MAJI (ABYSSINIA), BENGHAZI, DERNA (LIBYA), TOBRUK, SOLLUM and GAZA (LIBYA).

CAIRO had its first day-light alarm on Sunday.

The Duce is trying to arrange a substitute pilgrimage for the Haj and this *ersatz* affair is to take place at HARRAR in ABYSSINIA. While the real reason for the step is his inability to transport pilgrims from Italian territory across the Red Sea he tries to throw the blame on the British by alleging that they are opposed to any legitimate pilgrimage. His chief fear is probably that the Arabs, whom he wants so badly for agricultural operations in ABYSSINIA, may never return, if once allowed to go. Muslims object to the substitution of HARRAR as being opposed to Koranic injunctions which forbid pilgrimage to any place except MECCA, and fear that the 'downfall of MECCA would be the end of the world and that Mussolini is trying to bring this about.'

INDIA.

Friday, the 1st of November, was observed by the Muslims in INDIA as a 'Day of Prayer' for the safety and integrity of Muslim countries. On the same day 300 Indian Muslims gathered in LONDON and prayed 'for the total annihilation and destruction of Mussolini' describing him as 'the enemy of Islam' and 'the thrice-cursed Italian humbug.'

On November first another new sloop was added to the Royal Indian Navy. Speaking on the occasion of its launching Mr. L. S. Amery, Secretary of State for India, observed:

"The Indian Navy has been expanded three-fold and is continuing to expand. That young Navy, with young officers training therein, embracing some of the most vigorous and most ardent spirits in INDIA, has a great future before it as INDIA grew in resource, strength and consciousness of her nationhood, as an element of free and equal partnership in the British Commonwealth."

While introducing his supplementary budget at the Central Assembly on Tuesday at NEW DELHI, effecting 25 per cent increase of all taxes on income, as a measure of War Taxation Sir Jeremy Raisman gave a short but important review of INDIA's war effort:—

"We are now engaged in providing as a first step and in a comparatively short time, an Army which will amount in all to close upon half a million men of all arms, trained equipped and mechanised, according to modern weapons. Mechanical transport has been vastly increased, recruitment for all arms has gone on at a rapidly increasing rate as the facilities for training and equipping the men have multiplied.

Defending the Empire.

"Up to date, over 60,000 troops have gone overseas to assist in defending India's outer bastions and over 100,000 men of all arms, a large proportion of whom are already fully trained, have joined the colours.

"Mechanical transport has increased enormously and 85 new M. T. Sections are being formed. Motor vehicles—those basically important items in a modern army—have been increased from 5,000 to 30,000 and, by next year, will have been doubled. The initial difficulties of producing armoured vehicles in India have been successfully surmounted, and now

that hundreds of tons of armour plate will shortly be manufactured monthly, 3,000 armoured vehicles are expected to be produced next year.

Ordnance Factories at Full Blast.

"India is now able to produce far more than she, at present, requires of many classes of munitions and war materials, thanks in part to the orders of His Majesty's Government which have not only enabled Indian ordnance factories to be maintained at full blast but also expanded.

"Over 100,000,000 rounds of small arms ammunition, 400,000 rounds of gun ammunition, large quantities of explosives, including a hundred tons of cordite and 250,000 detonators, and millions of items of military clothing have been sent overseas.

"The Royal Indian Navy has developed even more strikingly. Not only are sloops of the Royal Indian Navy assisting the Royal Navy in Indian waters, but Indian ports and harbours are watched over by a large and growing fleet of minesweepers and anti-submarine patrol boats; while more new sloops of the latest pattern being completed in the United kingdom will be ready for delivery in a few months.

"Powerful and well-armed minesweeping craft and patrol boats are being constructed in Indian yards. Every slip in India capable of accommodating the hulls of these craft, some of which are of considerable size, is occupied. At the same time, there has been a notable increase in the number of ratings of all classes, officers and warrant officers.

Air Training Scheme.

"The expansion of the Indian Air Force is well under way. Coast defence flights of the I. A. F. Volunteer Reserve are now actually operating. The scheme for the training of 300 pilots and 2,000 mechanics a year for the Air Force Reserve is being actively carried out, and the school for Officers, recently opened, will provide initial flying and ground training for 50 officers at a time.

"One of the Air Force Technical Training Schools has been expanded to train 350 Indian airmen at a time. The enlargement of aerodromes for the most modern types of aircraft is proceding rapidly and buildings to accommodate squadrons equipped with such aeroplanes have been constructed.

" A large number of service aircraft for training purposes are being supplied bp the United Kingdom, and it is intended to proceed with the scheme to establish aeroplane factories in India as soon as the necessary plant and material become available.

" Steps to increase the aviation spirit reserve and to manufacture aircraft lubricating oil have also been taken."

The two main Committees of the Eastern Group Conference have been split into nearly 12 Sub-committees to expedite the work and study the numerous war-supply problems.

R. A. F. ATTACKS.

Despite bad weather the R. A. F.'s attacks on the enemy continued unabated. The atrocious weather of the 30th had the paradoxical effect of increasing the diversity of the attacks. Deflected from BERLIN by bad weather, pilots covered with snow changed course to the Ruhr, where they took the opportunity of attacking oil-refineries and railway junctions. On Friday night was delivered 'the heaviest and most concentrated attack on BERLIN since the war began.', when huge fires were started which were seen 150 miles away. The raid lasted two hours. Key railways, 15 aerodromes, oil-plants (at MAGDEBURG) and electric power stations were damaged. Details of the attacks of the week will be found in the statements at the end of the summary.

Apart from the destruction, as the Bishop of LONDON has calculated, of 32 churches in LONDON and the damage to 47 more, and other such non-military objectives, the achievements of the *Luftwaffe* have been small—at least, from the military standpoint. In 12 weeks of attacks on BRITAIN, GERMANY has lost 3 aircraft and 14 airmen for every single British machine, and in spite of continuous change of tactics the weekly figures reveal a gradually weakening effort. Since August 8, 2,433 German planes have been accounted for by British fighters and ground defences, but the most severe blow has been the loss of trained airmen of whom it is estimated over 6,000 have been killed or taken prisoners. Bombers visiting BRITAIN in the day time are now few and far between. The attacks, when they are delivered, are nocturnal, by small numbers of fighter's carrying small loads, and obviously with instructions to avoid combat rather than fight the foe. It is safe to assume that the attempt to blast the way for an invasion of BRITAIN, by a *Blitzkreig* has definitely failed.

NAVAL ENGAGEMENTS.

The Canadian-Pacific liner, the *Empress of Britain*, was bombed by an enemy aircraft on Saturday and the ship blew up and sank.

An abortive attempt was made by Italian naval forces to torpedo ships in the GIBRALTAR harbour by a special device.

The following story of the 'sinking' of the, 'Cruiser' *Erskine* illustrates Italian "valour" at sea. According to news from ROME "an Italian submarine Commander had a very smart action to record in that he had sunk the English auxiliary cruiser *Baron Erskine*, of 10,000 tons, by gun fire. In recognition of his splendid action the commander and crew of the submarine were awarded a silver medal, two bronze medals and nine military crosses." But alas for the valour, alas for the medals and the crosses, the *S. S. Baron Erskine* is not a 'cruiser' at all but only a merchantman of 3,657 tons. She is still afloat.

FAR EAST.

The Chinese claim the recapture of LUNGCHOW, the occupation of NANNING (on Wednesday) and the expulsion of the Japanese from the KWANGSI region.

AMERICA.

Franklin Roosevelt, that great friend of BRITAIN, has been re-elected President of the U. S. A. for a third term, by a substantial majority.

R. A. F. Raids over Enemy Territories and Combined R. A. F. and GREEK raids over ALBANIA.

Date.	Targets.	R. A. F. & Greek aircraft losses.	Enemy aircraft losses and results of air bombardment.
27—10—40. (Sunday.)			
	GERMANY and enemy occupied territories in EUROPE.		
DAY :—			
	Convoys off the FRENCH and DUTCH coasts.	...	...
NIGHT :—			
	The SKODA arms work at PILSEN (CZECHO-SLOVAKIA) 750 miles and back.	...	Fierce fires and explosions started.

Date.	Targets.	R. A. F. & Greek aircraft losses.	Enemy aircraft losses and results of air bombardment.
27—10—40.	**(Sunday)**—*cont.*		
	Oil refineries and oil plants at HAMBURG, OSTERMOOR, HANOVER, GELSENKIRCHEN and MAGDEBURG.	...	Set on fire.
	Docks at WILHELMSHAVEN and HAMBURG.	...	Damaged.
	Goods yards at KREFELD, HAMM and MANNHEIM.	...	Set ablaze.
	The CHANNEL ports of ANTWERP, FLUSHING, OSTEND and LORIENT.	1 plane.	Heavily pounded.
	Italian AFRICA.		
	The Libyan bases of BENGHAZI and DERNA.	...	Many buildings damaged.
	Barracks and port of ASSAB (ERITREA).	No loss.	Fires started.
28—10—40.	**(Monday.)**		
	GERMANY and enemy occupied territories in EUROPE.		
	War ships under construction at HAMBURG, BREMEN and KIEL.	...	Damage heavy; many fires started.
	The naval bases at WILHELMSHAVEN, EMDEN and CUXHAVEN.	...	Barracks and docks damaged.
	Shipping in BOULOGNE harbour ...	...	...
	Oil plants at HOMBURG, COLOGNE and HAMBURG.	...	Set on fire.
	Railway centres at KREFELD, COLOGNE, COBLENZ and MANNHEIM.	...	Seriously damaged.
	19 aerodromes and numerous anti-aircraft batteries in GERMANY and GERMAN occupied territories.	...	Many anti-aircraft batteries silenced.
	Italian DODECANESE.		
	Italian air base at MALTEZANA (capital of the island of STAMPALIA).	...	Air base damaged; ammunition dump blown up.

Date.	Targets.	R. A. F. & Greek aircraft losses.	Enemy aircraft losses and results of air bombardment.
29—10—40. (Tuesday).			
	GERMANY and enemy occupied territories in EUROPE.		
	BERLIN (capital of GERMANY) ...	...	Many fires started and seriously damaged.
	Oil plants in HOMBURG, STERKRADE and MAGDEBURG.	...	Set ablaze.
	Oil refineries at LEUNA and GELSENKIRCHEN.	...	Set on fire.
	Shipyards and docks at BREMEN, WILHELMSHAVEN, DEN HELDER, IJMUIDEN, FLUSHING and OSTEND.	...	Heavily damaged.
	Industrial plants at LEIPZIG ...	...	...
	The KRUPPS works at ESSEN ...	...	Damaged.
	River bridge at STRALSUND ...	...	...
	Railway junctions in the RUHR ...	...	...
	Goods yards at MUNSTER ...	...	A great blaze flared up.
	Railway communications, aerodromes, search light batteries and anti-aircraft gun positions in GERMANY and occupied territory.	...	Heavily battered.
	Italian ALBANIA.		
	Italian troops in the western sector of the northern front.	...	Very great loss.
	Italian AFRICA.		
	Military camp at LUGH FERRANDI ...	...	...
30—10—40. (Wednesday.)			
	GERMANY and enemy occupied territories in EUROPE.		
	The dock side buildings at CHERBOURG	...	Damaged.
	4 E-boats cruising 20 miles out at sea.	...	...
	'Invasion' ports of ANTWERP, FLUSHING and OSTEND.	...	Heavily pounded.

Date.	Targets.	R. A. F. & Greek aircraft losses.	Enemy aircraft losses and results of air bombardment.
30—10—40.	**(Wednesday.)**—*cont.*		
	Harbours at EMDEN and WALCHEREN canal.	1 plane.	1 plane.
	ITALY and GREECE.		
	Reconnaissance flights over GREEK and ITALIAN coastal waters.	...	1 plane shot down.
31—10—40.	**(Thursday.)**		
	GERMANY and Enemy occupied territories in EUROPE.		
	DAY :—		
	An enemy merchant ship off the NORWEGIAN coast.	1 plane.	Directly hit.
	NIGHT :—		
	No raid owing to adverse weather ...	...	...
	Italian AFRICA.		
	Shipping at DERNA ...	...	Considerable damage to ships.
	Naval barracks at TOBRUK ...	...	Damaged.
	Aircraft on the ground at MENASTIR.	...	...
	Warehouses, military buildings and stores at BARDIA, TOBRUK, LIBYA, TECLEAN, KERNETE, LUGH FERRANDI and MASSAWA.		
	SOLLUM and **GAZALA.**		
	Reconnaissances over Enemy territories. ...	...	...
	ITALY.		
	Oil refinery, storage tanks and the railway junction at NAPLES.	...	A volcano of fire started; suburbs damaged.
	ALBANIA.		
	Enemy troop concentrations on the ALBANIAN frontier.	...	...
	TIRANA capital of ALBANIA ...	...	Heavily damaged.

Date.	Targets.	R. A. F. & Greek aircraft losses.	Enemy aircraft losses and results of air bombardment.
1—11—40.	**(Friday.)**		
	GERMANY and Enemy occupied territories in EUROPE.		
	SCHLESISCHER railway station; Railway yards between POTSDAMER and ANHALTER stations and many other military objectives in BERLIN.	...	Heaviest attack yet made. Huge fires started. Heavily damaged.
	The Power stations at KLINGENBURG and CHARLOTTENBURG.	...	Seriously damaged.
	Oil plant at MAGDEBURG ...	...	Set on fire.
	An industrial factory at GELSENKIRCHEN.	...	...
	The KRUPPS works at ESSEN ...	...	Damaged.
	The Railway Junction at OSNABRUCK.	...	...
	15 aerodromes in GERMANY and GERMAN occupied countries.	...	...
	Gun emplacements in CAP GRIS NEZ.	2 planes.	Silenced.
	ALBANIA.		
	The aerodrome at KORITZA ...	No loss.	1 plane.
2—11—40.	**(Saturday.)**		
	No raids on GERMANY owing to adverse weather.	...	...
	Italian AFRICA.		
	Enemy transport moving along the METEMMA (Anglo-Egyptian SUDAN)—GONDAR (ABYSSINIA) road.	...	Directly hit.
	ALBANIA.		
	Italian aerodromes and troop concentrations in ALBANIA.	No loss.	4 planes.

Enemy Raids over Britain, British Territories and Greece.

Date.	Targets.	Enemy air-craft losses.	R. A. F. & Greek losses and results of air bombardment.
28—10—40. (Monday.)			
	ENGLAND		
DAY :—			
	Scattered points in EAST ANGLIA and SOUTH-EAST ENGLAND.	...	Very little damage.
NIGHT :—			
	LONDON area and the MIDLANDS ...	8 planes.	Some fires started but quickly put out; 2 planes.
	GREECE.		
	Tatoi aerodrome near ATHENS ...	...	...
	Bridge over CORINTH CANAL ...	...	Italian planes driven away.
	The port at PATRAS ...	...	Some civilians killed.
	Various points on the ALBANIAN frontier.	...	...
29—10—40. (Tuesday.)			
	ENGLAND.		
DAY :—			
	PORTSMOUTH area, Eastern and North-eastern ENGLAND.	...	Some houses damaged and some persons killed.
NIGHT :—			
	LONDON area ...	...	Many fires started but soon extinguished.
	Two towns in the MIDLANDS ...	...	Commercial premises damaged.
	A few points in South-east ENGLAND.	30 planes.	7 planes; but 5 pilots safe.
	GREECE.		
	FLORINA and **KASTORIA** ...	...	...
30—10—40. (Wednesday).			
	ENGLAND.		
DAY :—			
	South-east coast area ...	...	No damage.

Date.	Targets.	Enemy air-craft losses.	R. A. F. & Greek losses and results of air bombardment.
30—10—40. (Wednesday.)—*cont.*			
NIGHT :—			
	LONDON area ; Eastern and Southern ENGLAND.	9 planes.	Damage slight and casualties few. 5 planes ; one pilot safe.
	GREECE.		
	PATRAS (5 times) ...	...	Only one casualty.
	ATHENS (only a warning) ...	...	...
31—10—40. (Thursday.)			
	ENGLAND and SCOTLAND.		
DAY :—			
	Two towns in the Eastern COUNTIES	...	Damage slight and casualties few.
	Points in South WALES and the MIDLANDS.	...	
NIGHT :—			
	EAST ANGLIA, LONDON, **a town** in the MIDLANDS and **one point** in the North-east coast of SCOTLAND.	...	Little damage and a few casualties.
	GREECE.		
	The Port of PATRAS ...	...	Slight damage.
	Two open towns, VIZ., AGRINION and LEPANTO.	...	A few casualties.
1—11—40. (Friday.)			
	ENGLAND and SCOTLAND.		
DAY :—			
	LONDON area. ...	...	Slight damage.
	The MIDLANDS, MERSEYSIDE and **some towns** in East SCOTLAND.	...	A few casualties and a few killed.
NIGHT :—			
	LONDON and many other parts of ENGLAND. ...	11 planes.	No damage. 7 planes; 2 pilots safe.

Date.	Targets.	Enemy aircraft losses.	R. A. F. & Greek losses and results of air bombardment.
1—11—40. (Friday.)—*cont.*			
	GREECE.		
	ATHENS, SALONIKA, CORFU and LARISSA.	...	Some people killed and some casualties; very slight military damage.
2—11—40. (Saturday.)			
	ENGLAND.		
	DAY :—		
	LONDON, KENT, **two localities** in ESSEX and THAMES ESTUARY.	...	Slightly damaged; a few killed and a few wounded.
	NIGHT :—		
	LONDON, HOME COUNTIES; Eastern and South-eastern ENGLAND.	9 planes.	Some houses damaged; but no casualties, no loss.
	GREECE.		
	CORFU and SALONIKA ...	...	...
	BRITISH MEDITERRANEAN POSSESSIONS.		
	MALTA ...	...	3 planes.
3—11—40. (Sunday.)			
	ENGLAND and SCOTLAND.		
	DAY :—		
	Some districts in ENGLAND ...	1 plane,	No loss.
	NIGHT :—		
	North-east ENGLAND and East SCOTLAND.	...	...
	GREECE.		
	CORFU, SALONIKA, LARISSA and **JANINA.**	...	No military damage.
	NAVARINO and **CANEA** (both in CRETE).		

SIDE LIGHTS.

The danger of counting chickens......... In less than three weeks, GERMANY broke the organised resistance of POLAND. In about the same time, she compelled the Belgian Army to surrender. In just over five weeks, FRANCE was asking for terms. Yet now, five months after Dunkirk, GERMANY and ITALY are no nearer a decision against the British Empire,alone, than they were when fourfifths of the British Army withdrew under the full weight of the German attack.

And now the European winter begins to close in—the winter that was to have seen the victorious Germans enjoying the blessings of peace, the luxuries of plundered peoples, and the consciousness of being supermen. But, just as the Nuremburg "Peace Rally" announced for 1939 had to be cancelled, so the promised "Victory Rally" for 1940 will be a washout; one more of Goebbels' orgies of mass-hysteria "will not take place"!

* * * *

Another burst bubble. When ITALY entered the war, Mussolini—like Napoleon, a mediocre naval strategist—told his admirers that the Italian Navy would be employed to free the Straits of Gibraltar and pave the way for an invasion of BRITAIN. That invasion hasn't come to much!—and if it had, it would have been small thanks to the Italian Navy, to judge by their wretched performance so far.

Perhaps the courageous naval Under-Secretary, Admiral Cavgnari, who told Musso that such a venture would cost Italy 40 per cent of her Fleet before ever they reached British waters (and the Home Fleet!) has received promotion since then, but we hardly think so.

* * * *

The Eagle and the Bear. Crouched comfortably in his lair, the Bear watches the hectic gyrations of the Eagle with more than one eye open. As long as each keeps to his own sphere, neither fur nor feathers need fly, but when the Eagle hovers and swoops at a toothsome morsel just on the edge of the Bear's abode............

Stalin has already ordered an increase in the anti-aircraft forces in the Caspian region, **which he has now increased to a military district of the first class.**

Some days ago the Soviet authorities issued a sudden order forbidding navigation by foreign vessels in the waters of the Soviet Black Sea. An immediate consequence was the sinking of a Yugoslav vessel near Golina and it is now learned that the Rumanian monitor *Taraspol* was also sunk.

Verb. Sap. !!

* * * *

N. E. I. The letters stand for NETHERLANDS EAST INDIES, and NETHERLANDS EAST INDIES stands for several things besides staunch loyalty to Queen Wilhelmina, and a present of 40 Spitfires and 18 Lockhead-Hudsons to BRITAIN. To JAPAN, she stands for rubber and oil and to AMERICA—fortunately—she stands for rubber and tin-ore.

When FRANCE fell, the Japs, in their gentlemanly totalitarian way, suddenly displayed a lot of extra interest in the "welfare" of the N. E. I. and the recent Pact displayed GERMANY'S approval of the idea by admitting these prosperous and peaceful pieces of some one else's empire, as part of Japanese '*lebensraum*'.

AMERICA was pretty prompt. Mr. Cordell Hull made one of his forcible announcements about the inadvisability of any alteration in the status quo,—and switched off American oil exports to JAPAN.

As we suggested last week, the Japs have had to "think again", for we find their delegation to the 'delectable country' announcing that "despite the Pact, it is the strong desire of the Japanese that the maintenance and promotion of Japanese and N. E. I. relations should not be in the least affected".

Since Japanese pronouncements have the distinction of being—always next to Dr. Joseph Goebbels'—the most outrageous, self-contradictory, ludicrous and lunatic of any in a sufficiently demented world, we make no excuse for adding a perfect gem here.

On October 29, the *Yomiuri Shimbun* has this; "Under the provisions of the Three-Power-Pact, JAPAN is bound to give assistance to ITALY, **who is now attacked by a third power, namely Greece"!**

Japan probably remembers that AMERICA is strongly reinforcing the PHILLIPINE ISLANDS, which lie on the immediate flank of any Japanese movement towards the N. E. I.—but since flanking positions are so valuable, the Japs are trying to "get at" THAILAND which threatens the flanks of both the N. E. I. and SINGAPORE. Meanwhile THAILAND has sent missions to JAPAN, INDIA, and AUSTRALIA simultaneously, obviously "to spy out the land" feeling that it would be a disaster to plump for the losing side by mistake.

* * * *

Apt Misquotation.

"*The glory that is Greece*
*and the grandeur that **was** Rome*"
..................as E. A. Poe did not write.

There is something reminiscent of Thermoplyae in the gallant defiance of the Greeks to the bluster of the Axis and the onrush of the Italians. They are holding the pass. General Metaxas, whom some had suspected of flirting with Nazism, has come down on the right side of the fence, and when he announces that "GREECE forms the first line of defence of EGYPT" and has the whole country solidly behind him we may take it that the Italian army will have to show more enterprise than the Italian navy has shown hitherto, to do any good.

There is no longer any doubt that the Axis Powers are planning complete mastery of the Balkan peninsula and the Islands, and a future world may have to take its hat off very low to a small country—smaller than many which have already caved in—which has had the guts to fight and not merely talk for right against might.

* * * *

More Chickens that are not yet Hatched.

It does not take more than an amateur to descry the cold-weather aims of the Axis. Mastery of the Balkan peninsula and the Greek Islands would give them aircraft and submarine strongholds in the Aegean, and an army on the borders of TURKEY-in-EUROPE. With

this, they would have the Straits at their mercy, and TURKEY, isolated, would look to RUSSIA in vain for help. And the British, in EGYPT threatened at Haifa from SYRIA, and at Suez from LIBYA, would be in a real pother.

But the assumptions on which these plans are based are numerous and wide.

(i) The Russians greatly cherish American trade and have duly noted U. S. A. reactions to recent events. Their papers also seems to be very considerably impressed by growing British effectiveness and the great defence against Goering's super-effort. The assumption that Stalin can be *frightened* into the Axis orbit seems rather 'wishful' on Hitler's part.

(ii) It seems to be assumed that TURKEY will do nothing until too late. Well, to judge by BULGARIA's 'hesitation waltz', *she* doesn't think TURKEY will be 'too late', and Premier Inonu's speech of November 1st must be too firm and confident for Axis taste!

(iii) The basin for all these bubbles of glory is the Middle East, and have Italians ever or anywhere been more loathed than they are to-day in the Middle East? Ask any Moslem from Malabar to the Golden Horn, (*via*) Bahrein, Cairo and Haifa, how he thinks Mussolini fills the role of "Protector of Islam"?

(iv) The fourth assumption is that BRITAIN will remain passive. For grounds for this pious hope, apply at NAPLES or CRETE.

APPENDIX I.

(A)

WHEN BRITAIN INVADES EUROPE

Continental Offensive Lies Ahead.

By

GEORGE SLOCOMBE.

(With acknowledgments to the Illustrated Weekly of India).

FOR some years past military writers have made the flesh of their readers creep by embroidering lavishly on the theme of the invasion of Britain. Europe has always, indeed, been able to invade Britain. There were no fortifications on the shores of Roman Britain to keep out the sea marauders from Norway and Jutland.

The Norsemen and the Danes could pillage and burn, could kill and ravish, could cut and run in their long, narrow black ships, built to sail up small rivers and fjords, long before the Romans in their slower, slave-manned galleys could inntercept them.

The Briton and the Saxon appear not to have resisted the piratical invaders any more sucessfully than the Romans. The Britons were forest dwellers, miners and herdsmen ; the Saxons, farmers and ploughmen. The love of the sea only appeared in our national blood with the influx of the Danes and the Norsemen.

SEA POWER.

If Harold had been a Norman or a Dane, instead of a Saxon, it is possible that the expedition of William the Conqueror would have been halted and defeated in the English Channel, and that the Battle of Hastings would never have been fought.

But one thing is certain. With the arrival of the Normans, the Viking spirit was firmly implanted in the breasts of our Anglo-Saxon-Norman-Danish-British forbears.

From that time onwards through the dark as well as the glorious years of our history, all efforts to invade Britain were in vain. Sea power came to the defence of an island terribly vulnerable to warlike and ruthless aggressors.

There were, nevertheless, long periods when even sea power seemed inadequate to defend our coasts against a great military power on the mainland of Europe. The Elizabethan period, in spite of Drake and the defeat of the Armada, was one of them. The Stuart period was another.

The Napoleonic period brought us nearer invasion than at any time before or since, save at the present day. And even in the war of 1914—1918 the British admiralty could never exclude the possibility of an attempt to land German troops on our eastern shores.

The fantastic possibilities created by the use of air power, and the experiments in troop and tank carrying by plane, have obviously made this country more difficult to defend *absolutely* from an invasion from the mainland of Europe.

But for the first time in our history the combination of unchallenged sea supremacy and shortly-to-be-unchallenged air supremacy which we are steadily and surely acquiring, have brought it within the power of England to invade Europe.

NAPOLEON

We have done it before. We have done it repeatedly. But our objectives were restricted. Our forces were few. Our possibilities of success were limited by a great number of considerations—the dispersal of our enemies, the rights of neutral States, the feebleness of our home defence, the slowness and uncertainty of communications both by sea and land.

We fought Napoleon on land and sea. We fought him in Egypt, in Syria and off Alexandria. We fought him off Toulon and in Southern France. We fought him in the West Indies. We fought him at Copenhagen and in Holland. We fought him in Spain, and successfully.

We fought him, indirectly, in Russia, for British financial aid to the Tsar Alexander was as powerful as snow and famine in the disastrous rout of the Grand Army on the road from Moscow.

We fought Napoleon on the road to Paris and Fontainebleau.

And finally we fought him at Waterloo.

No race has fought more desperate, more adventurous, more distant and solitary wars than ours. In contrast to some of the hazardous expeditions to far-off lands successfully carried out by British soldiers and sailors in the past three centuries, the invasion of Britain from Europe is a tame and matter-of-fact affair.

We have in the past dared greater risks by sea and land than the invaders of Hitler would be called upon to run, if they were not facing men of a race inured to adventure, to great perils, to unequal odds, to all the ruses and risks of lives lived dangerously.

WAYS OF ATTACK.

In the past we have not hesitated to invade Europe when greater dangers menaced us than now. We shall not hesitate again.

And for the first time in our history we are able to envisage the chances of invading a tyrant-ridden Europe coolly and calculatingly, with all the power of our sea arm, of our rapidly growing air arm, of our immense industrial resourses, of our science and invention, and also of our conviction that our cause is not Britain's alone, but humanity's and the world's.

Europe, Western and Central Europe, at least, is now to all practical purposes, Germany. Germany can be attacked and destroyed through half a dozen countries. She has lost the tremendous advantage of internal lines of communication which her former position in the fastness of Central Europe conferred upon her.

Germany has suddenly become an island, like Great Britain. An island with an immensely longer coastline to defend, and with an immensely smaller naval force with which to defend it.

Her original coastline was narrow. Part of it was inaccessible to us, hidden as it was behind the Kiel Canal and the Jutland peninsula, and guarded in summer by the shallows and in winter by the ice of the Baltic. But now her coasts range from the north of Norway southwards through the North Sea and the English Channel to the Mediterranean.

Hitler has to defend the coasts of Holland and Belgium, the coasts of France, and at some not distant date, may be the coasts of Spain. Italy has her vulnerable coast to defend, and with it all the Adriatic, the African coast of Libya and possibly also the coasts of the surrendered French Empire in North Africa.

OUR ADVANTAGE.

Never was any enemy of Great Britain so vulnerable to sea attack. Never was the Axis so dispersed in its power, so precariously pitched on the base of an inverted pyramid of conquered peoples.

It is Britain who now possesses the advantage of internal communications. Our power is to-day distributed over the world in small compact groups, and sometimes even in small island fortresses.

Gibraltar is a fortress. Malta is a fortress. Cyprus is a fortress. Singapore is a fortress. And Britain is the greatest fortress of them all.

Before Europe invades Britain, therefore, it may be that Britain will invade Europe. The invasion of Europe, in fact, has already begun.

We are raiding Germany day by day, and not merely in the cut and run manner in which the Germans have hitherto raided us. We have raided German positions on the Channel coast of France.

We have landed troops by sea and air. We have destroyed ships in harbours, petrol dumps, barracks, concentrations of armoured columns, planes, tanks.

When we have acquired definite air superiority, in numbers as well as in quality, the problem of defending these islands will no longer predominate in our military councils. We shall have a large army ready for disembarkation at many points in Europe.

ITALY.

The fact is that Germany now lies open to land attack as well as to sea and air attack She can be attacked through her weaker partner, Italy.

We can attack Italy remorselessly from the Sea and from the air. We can destroy her industries, make life in her narrow *lebensraum* between two long coastlines intolerable.

We can bombard the coast of Italy, and most of her great cities, with long-range guns from the sea. We can continue our intensive bombardment of those cities from the air. Ultimately, we might land our own small and highly armoured forces, under cover of dive bombing, smokescreens and the guns of the fleet, at the Italian ports.

Naples is not invulnerable. Genoa is not invulnerable. Rome can be invaded from the flat beaches at Ostia.

We can force Germany to detach powerful divisions from France and the Low Countries to put new nerve and resistance into a starving, panic-stricken Italy, as Germany was compelled in 1917 to send reinforcements to a demoralised Austria.

But our main chance of attacking Germany at her vitals lies in the Near East. It was the allied army of Salonika created by Lloyd George, which caused the collapse of the Central Powers in 1918.

As that army advanced northwards and westwards from the Balkans, first Germany's Bulgar allies capitulated, then the German forces in Rumania, then Hungary, then Austria. Germany, isolated, and demoralised internally, pleaded for an armistice.

To-day's version of the army of Salonika is the army of the Middle East. It stands ready for action, powerfully supported by a great fleet, and a considerable air force. In Turkey another great army awaits the order to march. On the Black Sea the Russians are concentrating.

My own theory is that the Turks, the Russians and our army in Palestine have ultimately the same objective. They will advance into the Balkans together.

British armoured columns will some day advance along the valley of the Danube towards Vienna. Armoured columns will move down the valley of the Rhine, and possibly of the Rhone, towards the great cities of the Ruhr valley, towards Munich.

Germany, in short, will be attacked and invaded through Europe

---

(B)

THE NAZIS STRIKE AGAIN
TORPEDOING OF EVACUEE SHIP
A SURVIVOR'S STORY

By

ERIC DAVIS.

(In a recent B. B. C. Talk).

One of the passengers on the torpedoed evacuee ship *City of Benares* was Eric Davis, a former member of the B. B. C. staff, who was on his way to become Chairman of the British-Malayan Broadcasting Corporation.

THE Nazis have struck again. The *Athenia* was not enough. The bombing of London was not enough. This time their U-boat commander chose to do his work at 10 o' clock at night in a raging northerly gale. He sank a passenger ship in mid-Atlantic.

There were 400 people on board and now there are 100 alive. I am one of that 100, perhaps the luckiest of them all, because not only am I alive, I have hardly a scratch or a bruise.

Why was it that such an insignificant number of the children were saved? There are occasions when the most comprehensive precautions and the utmost consideration are valueless, when the efforts of every adult within reach are nothing to the vindictiveness of a harsh sea and a bitter wind and a murderous enemy.

The vast majority of those children who looked for safety in a new world have perished and the only answer is a steadfastness of purpose which brings a more civilised state of affairs rapidly nearer.

BLOW AT ALL THAT IS FREE.

What of the passengers, of whom I was one? We were a cosmopolitan company. That torpedo did not merely strike at an English ship, it was a blow at all that is free and hopeful in Europe.

My cabin companion was a Hungarian journalist whose wit and learning had made the voyage more stimulating than any I had ever undertaken. At table I sat with a French aviator with great achievements to his name and a Czech who had escaped from Greater Germany.

There were on board Dutch and Germans and Austrians and Poles, all of whom believed, as we believe, that freedom to think and to act and to bring up young children in security and safety are fundamental to a good world order, and there were people from every part of the Empire too.

AMATEURS OF MARINE WARFARE.

Passengers are the amateurs of marine warfare. They are inexpert. They do not know what to do at a time when professional seamanship is the only quality that counts; and in spite of that they were all magnificent. There is no routine method of dealing with a bitter gale and a rough sea. What would you do if there were a dozen women in the water and boats and rafts were being dashed about? I saw a young man throwing ropes to people who grasped them instinctively. He must have saved eight or nine by drawing them towards the boats in that manner.

And there was Arthur Darling, a quiet, solemn Australian who swam around helping one person after another and then refused to be taken on board a boat until it had been pulled well away from the rapidly sinking ship.

And there was the Canadian girl, Peggy Dutter, who is surely the coolest person in the world, who slid down a rope into a boat and took over its provisioning until it was picked up, dry and secure, the only boat that did not lose a single soul throughout that awful night of bitter wind and hail and turbulent seas.

Did you know that British warships carried lipstick? That is the only conclusion I could come to when Peggy appeared on deck the morning after we were rescued in a thick coat and very little else but with a beautifully made up face. Somehow one felt very proud of Peggy just then.

ELEVEN-YEAR-OLD HERO.

I have reserved my two particular heroes for the end. One is Jack Keighley, aged 11, who comes from Brixton in London. I found Jack

holding on to a pocket handkerchief after the ship had sunk and pulled him aboard my raft.

He had very little on, but he never complained. When he was told to drink the condensed milk we had with us, he did so and when we gave him biscuits, he ate them.

Jack made two memorable remarks.

When he had been pulled upon the raft, he looked at me in the water as he crouched on all fours and said " I say, mister, I say, thanks very much. " And sometime next morning when he had already been 12 hours afloat he asked " Sir, are we going towards Canada or England ? ".

And in addition he saved a man's life. Our only other companion was one of the ship's engineers who had a gash in his head. Just before we were picked up he must have gone to sleep and it was Jack Keighley who saw him slipping into the water and helped me to save him.

NAVAL CAPTAIN'S FEAT.

My other hero is the captain of the British warship who brought his vessel alongside raft after raft (and one water-logged boat after another) and picked out of a desert of hopelessness and despair, one hundred people who had thought never to live again.

I am no expert in these things, but I was captain of a raft for 18 hours and that is time enough to say how difficult it is to bring a big vessel to within inches of its objective in a heavy sea time and time again.

We owe him our lives and to his crew we owe our comfort after we were salvaged. We wore their clothes, we ate their food and slept in their hammocks and exploited all the resources that an English warship had to offer. And everytning they had they gave unostentatiously.

It is not an insolated incident that an English boat crosses the Atlantic to America. There will be boats next week and the week after and so on until the end of the war, and on one of those boats three people have a date. They are Arthur Darling, Peggy Dutter and myself and I should not be at all surprised if little Jack Keighley comes with us too.

(C)

WITH THE BRITISH FLEET.

Guns Vigilant but no Encounters.

I have just returned from a cruise with a portion of the Eastern Mediterranean Fleet, writes a British journalist. Its mission was to cover various operations in the Central Mediterranean and Aegean. The force employed consisted of battleships, cruisers, one aircraft-carrier with a number of destroyers. As on previous occasions when the fleet swept this area an excellent opportunity was offered to the Italians to engage the fleet almost in their home waters and in conditions greatly to their advantage. Once again they declined the challenge.

The fleet left Alexandria one evening after dark. The following morning found it steaming to the west with some aircraft scouting ahead. We were now within easy rangesof the Italian aerodromes in the Libyan coast. The first sign of the enemy was the report that a single aeroplane had been spotted shadowing our movements with a number of others high up at a distance. Our fighter aircraft sailed out from the deck of the aircraft-carrier to investigate and were lost sight of.

We did not have long to wait and in less than an hour came the signal "shadower has been shot down." The performance was regarded almost as a matter of routine.

The fleet streaked on. Three hours later a column of smoke sinking down to the water drew the attention of the watchers. A signal from the aircraft-carrier confirmed that it was an enemy flying boat. Another shadower had been eliminated. The enemy was being deprived of his "eyes".

How they had done their work we were soon to realise. Three enemy bombers suddenly swept up from the south at a great height. In a few seconds guns were trained on them and the sky flecked with shell bursts.

All at once grey columns spouted from the sea half a mile to the starboard and a few seconds later another set of spouts to port. Two sticks of bombs straddled us but with a safe margin. All the big ship

were now belching flames and smoke from 4 inch guns and pom-poms not without effect. One enemy aeroplane was presently to be seen fluttering down astern. Two of the crew baled out and their parachutes sank slowly to the sea. While this was happening there came a second attack. Five enemy aircraft appeared suddenly from the sun at a height of 16,000 feet. Our first warning was the sight of bombs bursting in the water alongside. This time the aim was better, good enough in fact to make fairly certain that the Italian wireless will have claimed another battleship heavily damaged. Bombs straddled the ship so close that some splinters fell on deck though without doing any damage. Again guns barked out, but the enemy quickly withdrew out of range. One more attack against the fleet was made the same day, this time by torpedo bombers with the aircraft-carrier as the objective. Two torpedoes were discharged but they passed harmlessly astern at a distance.

The next morning bugle sounded " battle stations" and from all parts of the ship the crew stormed to their posts. Reconnaissance aircraft sighted a large number of enemy warships to the north-west. Later it was found that the enemy fleet was stronger than ours. The Admiral ordered the course to be altered to meet them.

The bright hope of an encounter was doomed to disappointment. Later reports showed the enemy steaming towards Taranto at a speed which made it impossible to catch him before he reached the shelter of his own coast. For the next 12 hours the fleet cruised in the area. Readiness was maintained, but no attempt was made to disturb us and on the following morning an easterly course was again set. The rest of the voyage was uneventful save for the shooting down by our fighters of another enemy shadower (the fourth victim in four days) and the chase by some of our destroyers of two enemy destroyers. The cruise ended tamely with a little gunnery practice and other forms of routine training.

This recital in its main features give a pitifully inadequate idea of the infinite variety in its regular but constantly changing details. Hour after hour reconnaissance aircraft and fighters would glide out of the aircraft-carrier and serve as advance flank guards of the fleet. Again and again capital ships would swing in wide curves to port or starboard to do battle with a possible submarine. An unremitting

watch was kept by 100 eyes on each of the score of vessels. A hundred times a day gun directors would be trained on distant aircraft on the chance that they might be unfriendly.

It is this constantly applied efficiency by the fleet which is increasing the means of defence and its striking power month by month and gradually completing British control in the Mediterranean. The enemy by his tactics shows that he hopes to inflict occasional losses by aircraft without risking his fleet, thus to nibble at our strength. But the exact contrary is happening. His fleet, not ours, is being slowly reduced by the Royal Navy's infinite patience. We know that one day the harvest will be reaped—and reaped in full.

(D)

ALLIES AND AIR FORCE LAW.

"TOO MUCH WORK."

(With acknowledgments to The Times).

THE machinery of the R. A. F. administration is sometimes a little strange to officers and men of the Allied Air Forces now in this country. At one camp in England where some of these Allies are stationed, the British Commanding Officer had occasion to admonish an Allied airman who had been absent without leave for some days. Through an interpreter he told the airman that he would be Court-martialled. The airman fell flat on his face in a dead faint. The interpreter explained to the astonished C. O. that in the airman's country a Court-martial usually meant that the offender was shot within four hours.

The machinery for the Court-martial was put in hand and the airman's own commanding officer, a prince, was asked to make the necessary arrangements for collecting evidence. His dignified reply was: "If I say the man is guilty, he is guilty." The requirements of Air Force law were explained to the prince, and he departed with a large number of official forms to be filled up and returned. Two days later, while this task was still in progress, the following notice was put up in the Allied camp: "In future there will be no more crime in this camp. It entails altogether too much work for the officers."

APPENDIX II.

BRITAIN SPEAKS.

By

Phillip Noel Baker.

I WONDER if you heard the story printed in our London Times the other day by a neutral, who had come from BRUSSELS less than 3 weeks ago. At the beginning of September, he said, he had been to a horse race meeting near the Belgian capital. In the last event a horse was entered, the name of which was "Britannique." Nobody had ever heard of it before, neither book makers or backers had any reason to believe that it could beat the formidable opposition that it had to meet, but with one accord the Belgian crowd put their money on its chances. In a few minutes before the race began it had become a red hot favourite, and as Chesterton remarked, the curious thing about miracles is that they sometimes happen. The dark horse "Britannique" won its race. The Belgian crowd broke into a pandemonium of excitement and delight, they cheered, they threw up their hats, they slapped each other on the back, and behaved/ as though they had not only won some money, but as though they had had a sign from heaven.

When I read that story I remembered the black day in June when Mr. Winston Churchill first told the House of Commons that whatever might happen in France, it would make no difference to British and the British Empire, to fight on, if necessary for years, if necessary alone. No one who heard them will ever forget those terrible words and how they chilled the members of the House of Commons into silence, how they tried to make up their minds to accept the horrible doubt then thrust upon us that our French alliance, the sheet archer of our policy and our hopes, might collapse in ruins around our heads.

Many have been the days since then when we in the British House of Commons and in the British Commonwealth of Nations have felt alone. Many have been the speeches in which our leaders have declared that we alone must bear the burden of saving the Christian civilisation in which we live, that our resolution and our armed strength were the remaining bulwarks to check the onward march of the mechanised

Attilla who rules Berlin. And there has been a sense in which there has been and still remains the bitter truth, that if the British people had surrendered when France collapsed, as Hitler and Mussolini both believed they would, then nothing could have stopped the conquest of the world by those two blood-stained men. On our resistance, on the courage and resolution of our pilots, our sailors and our soldiers, on the endurance and fortitude of our workers, and their wives and children, the fate of nations and the course of history did in fact depend.

We have often felt alone in this titanic struggle, but never for that reason have we for a single instant been dismayed. I can remember meeting no one, absolutely no one, who thought that in the end we might not win. It did not occur to us to think that Hitler with his 67 million serfs, exhausted, brutalised, divided and corrupted by torture, fear and over work could be as strong as our community of great free nations, 70 millions strong, with the mastery of the sea, an unrivalled air force, with the engineering and mining resources of the world at our command. It did not occur to us to think that the reluctant hordes of Mussolini's black shirts, land-locked within the iron grip of our blockade at Suez and Gibraltar, with a quarter of a million hostages cut off in Abyssinia, without oil, without coal, without minerals, without raw materials for the industries by which their people live, could really add substantially to Hitler's strength, and we never really doubted that if we were alone, we were bound to win.

Indeed I think at times it has been good for us to feel alone. When the navy embarked the last British soldier from the shores of France, an old sailor in a naval sloop is reputed to have said "Thank God we have finished with our last ally; now we must do for ourselves as best we can." It was only when we felt alone that we began to assert our real power, to speed up the tempo of our production both of our arms and men. Nearly four centuries ago Shakespeare made an English monarch say "Come the three corners of the world in arms, and we shall shock them." Then as now it has been strangely stimulating to us to feel that on our efforts and on our sacrifices, the greatest of all issues must depend.

But have we really been alone? Are we alone to-day? Every week brings new evidence to show that the question is absurd. We have on our side the

fervent hopes, the passionate sympathy and moral power of every nation that is or has been free. In the long run that fact in itself would prove decisive. People sometimes say and often think that Hitler's conquests have added to his power. It is true that each of his victories has made the next one easier to win, but it is also true that every captive country becomes a mortal weakness in the European system he is striving to set up. Every conquest brings nearer, makes more certain, his ultimate defeat.

It's a month since that Belgian race horse "Britannique" brought a sign from Heaven to that Brussels crowd and showed to them and to their German conquerors where their feelings really lay, and to-day a Belgian correspondent tells us in this morning's Times that the Burgomaster of Brussels has either been deported, or will shortly be deported to Germany, as his great predecessor, the Burgomaster Max, was deported a quarter of a century ago. The Germans have even officially announced that they have installed a German Commissioner in the Hotel de Ville, to whom presumably they have entrusted the administration of the Belgian capital. Not even the Kaiser took this drastic step. Even after Max had gone, he let Max's colleagues carry on. And Belgians draw a clear deduction. That the situation in Brussels to-day is particularly strained, that the difficulties of the Nazis are every week increased, that the hostility and the hopes of every class and every party among the Belgian people continually grow.

On the last day before he left the country, the neutral who told us the story of the race horse "Britannique", had a talk with an old Belgian worker. The man said "Last time we let them all get away. This time, well, there's room for all of them in our canals".

On Tuesday afternoon a British bomber made a daylight raid on western Germany. Coming back the pilot flew low across the plains of Holland, so low that the people in the fields could see our red, white and blue concentric circles on the wings, and for 50 miles, all the workers on the roads and on the land pulled out their pocket handkerchiefs and waved their prolonged and enthusiastic greetings to their British friends who had so unexpectedly appeared.

Last week I stayed in the country with two Czech friends, who were serving in this air force and who were having two days rest. One of them had left their city, Prague, just before the war began. He had fought with the

Polish air force in September 1939. He had escaped through Roumania and had fought again in France. The other had left Prague six months ago and had gone by Hungary, Greece, Turkey, Egypt and Morocco to the Western Front. Both were very proud of belonging to a famous squadron which up to date had brought down 200 Nazi aircraft for the loss of 20 Czechs. When they wrote to thank their British hosts for their happy holiday they told them that they had been moved to another station and another squadron, and they said "We are quite international now. We are together with Polish pilots and we have an English squadron leader, but we are all happy together for every day we are all fighting in the air and we are all resolved that all Nazis must be shot down".

A week ago I travelled with the officers and men of Norwegian unit, training here for the campaign by which in due course their country will be freed from Nazi rule. Like the Czechs, and the Poles, and the Belgians and the Dutch, they had all had recent news from their friends and their families at home and all said that the spirit of resistance had never been so high, that the difficulties of the Germans were increasing, that the captive peoples were only waiting for the moment when they could successfully rebel, that when that moment came they would be ready for every sacrifice which their fight for freedom would require.

These witnesses from the conquered countries say something of even greater significance than that. They say that the conquering German army and its soldiers have lost the brief elation that they felt when France was beaten, that they are deeply demoralised and depressed, that they do not believe that the invasion of Britain will succeed and that unless it does they cannot win the War. They are weary, as are the German soldiers, they are defeatist, they want to go home. That would be serious enough for Hitler, but the neutral who left Belgium only three weeks ago and is a man of experience, integrity and knowledge, declared that there is more to it than that. The German soldiers, he said, will tell you on the slightest provocation that they detest the war, that they are anti-Nazi, that when victory is followed by defeat there will be revolution in Germany against the present cruel regime. They can be very brutal, he says, these German soldiers, but they have begun to think and they sometimes put to themselves and to him this profoundly significant conundrum "what are we doing in Belgium

anyway, it can never be German?"

Yes. Each of Hitler's victories made the next easier to win but taken together his conquests are a mortal weakness. His army, tired, doubting the justice of its cause, held together by the constant slavish fear which all his countries feel, must not only confront the mighty gathering power of the British Commonwealth of free and independent people, but must hold down a hundred million men and women who have known freedom and who are resolutely determined to be free again. And it means that in this struggle we are not alone. We have in Europe a hundred million allies who are only waiting till their time shall come, and we have in Germany great forces, by which in God's good time a lasting peace will be obtained.

Do not misunderstand me in this. I make no futile prophesy of easy victories to come. We may have bitter struggles, bitter reverses close ahead, but all that notwithstanding, nothing can be more certain than the defeat of Hitler and his gangsters. Hitler's defeat is certain because he has challenged in Germany, in Europe and throughout the world, all the things of which true human greatness and reality consist. Europe is finding, like Germany, that life without liberty is not worth while. Mankind is finding in Europe and elsewhere, in strange and novel ways that in every country, simple men and women hate cruelty, hate aggression. And that fundamental fact will bring us victory and create a world of brotherhood and peace.

COSMOPOLITANA.

1. "And her speed! She is so fast that no one could catch me!"

(Italian Naval Commander, speaking with pride of his new commission).

2. "Between surrender to the international racketeer and a fight to the death, Greece chose the second."

(Mrs. Lykiardopoulo. Broadcast, Madras, October 29).

3. "We must prepare now at war pace or we shall be too late. In the minds of the Dictators, it is our turn next."

(Mr. W. Bullitt, U. S. A. Ambassador to France, New York, October 26).

4. "Italy does not recognise our right to live, in spite of our neutrality."

(General Metaxas, Proclamation, October 28).

5. "The most glorious fact in the world to-day is the fact that Democracy is alive and going strong."

(President Roosevelt, October 30).

6. "We shall not go short of food this winter. More than that, great masses of people will......be better nourished than they were in times of peace and plenty."

(Lord Woolton, Minister of Food, London, October 20).

7. "Never before have citizens of a democracy, men, women and little children, displayed such courage, such unity, such strength of purpose, under appalling conditions."

(President Roosevelt, speaking of the English, White House, October 25).

8. "Unprecedented dangers require unprecedented action to guard the peace of America against unprecedented threats."

(President Roosevelt, Broadcast, October 30).

9. "I am amazed at the attitude of Congress leaders who, while, disliking Nazism and Fascism, yet do not think it necessary to co-operate with Britain."

(H. E. The Governor of Madras, Kurnool, November 3).

10. "We have to look a long way ahead in this sphere of war *(sea transport)*. We have to think of the years 1943 and 1944."

(Mr. Winston Churchill, London, November 5).

APPENDIX III.

Examples of Misleading Statements in Enemy Broadcasts to India and the Near East for the period October 22nd—29th, 1940.

A.—BROADCASTS IN ENGLISH.

22—10—40.

" British planes again dropped bombs of heavy calibre over the centre of Rotterdam on Sunday evening", laments to-day's German wireless. Rotterdam was *not* one of the R. A. F.'s objectives on that particular night, **but Berlin was** and the success of that raid (the heaviest so far experienced by the Nazi capital) seems to have made Dr. Goebbels even more hysterical than usual. Later on, abandoning the attempt to drag a Dutch red herring across the story of Berlin's night-long hammering, he tells how " this latest criminal bombardment of exclusively non-military objectives" has filled the Berlin Press with disgust. **Berlin newspapers had every reason to be disgusted; four of the biggest railway yards in the capital received smashing blows; nor were they the only objectives attacked in a raid which lasted from early evening till just before dawn.**

In all countries which are under the protection of the German Army, boasts Berlin, German experts have been helping the responsible Governments to solve the food problem. Berlin naturally omits to mention that " the food problem " in those countries would not have arisen had Germany not invaded them and then stolen their food supplies.

The Berlin radio quotes the *New York Times* as saying that foreign journalists in London have to work under conditions which are turning their hair grey. Journalists the world over are used to working under harassing conditions—except, of course, German journalists, who have only to trot back to their office with official copy handed out by the Propaganda Ministry. Expatiating on the difficulties which foreign newspaper men experience in coping with the British censorship, Berlin says: " They have often to wait hours before knowing whether their copy has been passed for transmission". Here again, things are simpler in Germany, where **foreign journalists are allowed neither to view nor to refer to the damage caused by R. A. F. raids on military objectives.**

Evidently the Rome radio thinks it is time somebody in Italy said something about the long-promised German invasion of Britain—and why it hasn't happened yet. This is its attempt to throw light on a vexed problem: "Last Saturday the B. B. C. announced that the Germans had attempted to land somewhere on British soil and that they had been repulsed with terrific losses. On Sunday the British Government itself was compelled to deny the information as a wholesale invention of Mr. Duff Cooper's Ministry of Mis-Information and to declare that the German landing had never taken place". It seems unnecessary to point out that neither the B. B. C. nor *Reuter*—not to mention any other British source—has ever paid the Germans the compliment of reporting that they have "attempted to land" in Britain. On the other hand, it was a neutral paper, the *New York Herald-Tribune*, which as long ago as September 24, asserted that plans for an invasion on September 16 were countermanded at the last moment (a) because of the terrific pounding the invasion bases had received, involving the death of 60,000 Nazi troops and (b) because the *Luftwaffe* had lost 187 planes in mass attacks the day before. This version of what happened halfway through September has only recently, and after very careful examination of evidence, been officially endorsed by the British authorities.

Meanwhile striking testimony to the strict honesty observed in the compilation of British figures for air losses is provided by a comparison of British and Italian official figures for the month of September. The Italians (who, unlike their Nazi friends, issue casualty lists) report 27 pilots killed and 77 missing in North Africa for September, a total of 104. British figures for the same month claim 19 Italian aircraft destroyed (2 unconfirmed) with an estimated loss in personnel of 69. Italy thus admits the loss of 35 more airmen than Britain had claimed; and the difference must be accounted for by the failure of a number of damaged Italian planes (whose destruction was not claimed by Britain) to regain their bases. Neutral commentators have more than once observed that British figures for enemy losses are under-estimated. Now it is proved—by the enemy.

23—10—40.

It is interesting to note what 24 hours' reflection will do—even to an Italian radio announcer. Here's an example. **Yesterday's Rome news in English:—"With their armies strengthened, the Axis Powers can hope to achieve final victory within a short time". To-day's Rome news in English, same time:—"The war may last for another 10 years".**

24—10—40.

"England has not only let her own industries fall into decay", reproves the German wireless virtuously, "but she has been the cause of the same thing happening to other countries, especially in the case of the export of raw

materials. For instance, the Union of South Africa has been prevented, due to the shortage of tonnage, from exporting her raw cotton to the rest of the world.'' **But Goebbels' crocodile tears are wasted, since South Africa produces only about 600 tons of cotton seed annually—a figure so small in comparison with the world output (nearly 13 million tons a year) that cotton seed has never figured at all in the list of South Africa's exports.**

25—10—40.

Rome, "referring to the now famous action in the Red Sea" declared that "this bravery on the part of our seamen has aroused the admiration of the entire world". After what the British Admiralty has revealed about the action, the entire world may indeed feel some admiration for the typically Italian resourcefulness which led the destroyer *Francesco Nullo* to introduce a new note in naval tactics by trying to escape overland. She was blown up on the beach by a torpedo from H. M. destroyer *Kimberley*.

Berlin also reports that 20,000,000 lbs. of tea are being sent to Britain from India, Ceylon and the Dutch East Indies, and adds the somewhat childish remark that "this proves a shortage of tea in England". **It proves nothing except that England—the largest tea-drinker among Western nations, and one who produces no tea herself—is simply importing her usual supplies from her usual sources, despite the alleged German blockade.**

27—10—40.

"It is not the way of the Axis Powers" says the Berlin radio from the *Deutsche Diplomatische Korrespondenz*, "not to bring things to a conclusion once they have undertaken them". **Have they, therefore, concluded the invasion of Britain by giving it up?**

The Germans have just celebrated a year of rule in Poland with an imposing ceremony at Cracow, when Dr. Frank is said in a broadcast to have reported progress. This includes the formation of a Jewish ghetto in Warsaw, and a Jewish reservation at Lublin on the worst soil in Poland; wholesale execution and the torture of priests and clergy; the extinction of Polish intellectual life; deliberate weakening of the population by starvation. Gauleiter Foster, in a speech on Hitler's birthday, told the German settlers: "You must hold together closely, so that we can get rid of all the non-German elements in this land".

B.—BROADCASTS IN ASIATIC LANGUAGES.

22—10—40.

The hackneyed theme of shortage of foodstuffs in Britain finds pride of place in the German broadcasts in Hindustani. "With the winter fast approaching" it is alleged, " the British people are experiencing of shortage of foodstuffs". Two days earlier, Lord Woolton the British Minister for Food, had said in words that carried conviction to the most sceptical: **"I am glad to answer the question about our foodstuffs. I am glad because the answer is satisfactory. Our stocks are good. Neither the *Blitzkrieg* bombing nor the healthy appetite of 40 million Britons have run us short. Let me tell you this firmly. We shall not go short of food this winter". Lord Woolton went on to add that even at the risk of "seeming churlish, ungrateful and standoffish", he must say that offers of food both large and small from foreign countries "are an embarrassment to us."**

23—10—40.

In their broadcast in Hindustani the Italians report anti-British demonstrations in Egypt on the occasion of Mr. Eden's visit. There can be no better proof of the falsity of this statement than the fact that they make no reference whatever to these alleged demonstrations in their Arabic broadcast. On a previous occasion the Italians reported in Arabic an imaginary clash in Bombay between Indian and British soldiers but said nothing about it in Hindustani.

25—10—40.

Three days ago Rome made great play with the exploit of the bombing of Bahrein, and claimed that in doing so her aircraft (i) violated no neutral territory and (ii) bombed oil tanks owned by a British company. Both claims are preposterous. **The only oil concession in Bahrein is owned by an American company. The Italian planes flew from the Dodecanese Islands to Bahrein. Even a cursory glance at the map would show that it is impossible to do so without infringing the neutrality of Saudi Arabia.**

PROGRAMME OF LECTURES

OF THE

Pudukkottai War Information Bureau.

1940.—

LECTURE XVIII.

November 9, Saturday ...	Town Hall	...	6.30 p. m.
10, Sunday ...	Kottaikkadu	...	9.45 a. m.
	Poovarasakudi	...	5.30 p. m.
	Merchants' Association Pudukkottai. (Sandarkoil Amman Sannidhi.)		6.30 p. m.
11, Monday ...	College (B) Tamil	...	10.25 a. m.
	Rani's School	...	10.25 a. m.
	Alangudi	...	5.30 p. m.
	Adanakkottai	...	5.30 p. m.
12, Tuesday ...	College (A) English	...	10.25 a. m.
	Mithulaipatti	...	5.30 p. m.
	Kudimiamalai	...	5.30 p. m.
13, Wednesday.	Yembal	...	5.30 p. m.
	Ponnamaravathi	...	5.30 p. m.
	Karambakkudi	...	5.30 p. m.
15, Friday ...	C. S. M. School	...	10.00 a. m.

LECTURE XIX.

16, Saturday ...	Town Hall	...	6.30 p. m.
17, Sunday ...	Tirugokarnam	...	5.30 p. m.
	Perungalur	...	5.30 p. m.
18, Monday ...	College (B) Tamil	...	10.25 a. m.
	Rani's School	...	10.25 a. m.
	Odayalippatti	...	5.30 p. m.
	Viralimalai	...	5.30 p. m.
19, Tuesday ...	College (A) English	...	10.25 a. m.
	Annavasal	...	5.30 p. m.
	Virachilai	...	5.30 p. m.
	Chery School	...	5.30 p. m.
20, Wednesday	Karaiyur	...	5.30 p. m.
21, Thursday ...	Konapet	...	5.30 p. m.
	Arimalam	...	5.30 p. m.
22, Friday ...	C. S. M. School	...	10.00 a. m.

BE SURE TO ATTEND

THE

GRAND

WEEK END FETE

IN

PUDUKKOTTAI

IN AID OF THE STATE WAR FUND

ON

DEC. 6, 7 & 8, 1940.

Patron:—HIS HIGHNESS THE RAJA

ILLUMINATIONS	*MAGIC*
PLAYS	*SIDE-SHOWS*
CONCERTS	*CRICKET*

TICKETS AT POPULAR PRICES,

FROM THE

WAR FUND ENTERTAINMENTS SUB-COMMITTEE.

Under the auspices of the Darbar.

Sri Brihadamba State Press, Pudukkottai. 1,800—9-11-40.

புதுக்கோட்டை ஸமஸ்தான

யுத்த அறிக்கை நிலையம்.

பிரசுரம்] 1940-ம் ௵ நவம்பர் ௴ 9௳ [ந. 18.

பிரஸங்கம் XVIII.

கடற்சண்டை.

உங்களில் ஒருவர் எங்களிடம் "கடல் சண்டை" என்பதைப்பற்றி ஒரு பிரசங்கம் இன்று மிகவும் நன்றாகயிருக்கும் என்று சொன்னபோது, நான் அந்த நண்பர் என்ன விரும்புகிறார் என்பதை உணர்ந்திருக்கமாட்டார் அல்லது அவர் எங்களிடம் சற்று கருணையுடனிருந்திருக்கலாமென்று நினைத்தேன். நாங்களும் அந்தச் சமயத்தில் "கடற்போர்" சம்பந்தமாக ஒரு பிரசங்கம் செய்ய வேண்டுமானால் அட்மிரல் மஹானால் எழுதப்பட்ட அநேக புஸ்தகங்களின் சாராம்சத்தை ஒரு அரைமணி நேரத்தில் எடுத்துச் சொல்லும்படி நேருமென்று எதிர் பார்த்திருந்தோமேயாமாகில் அந்தப் பிரசங்கத்திற்கு ஒத்துக்கொண்டிருக்க மாட்டோம். ஆகையால் இப்பொழுது சொல்லப்படும் விஷயமானது ஒரு யுத்த சாஸ்திர தந்திரத்தின் சர்ச்சையாக மாட்டாது. சாலாமிஸ் அல்லது லிபாண்டோ அல்லது லா ஹோக் அல்லது கோபன்ஹேகன் அல்லது ட்ரெபால்கர் அல்லது ஜட்லாண்டு இவைகளில் ஒன்றோடொன்றோ அல்லது இவைகளை தற்காலத்திய சம்பாவிதங்களுடனோ ஒப்பிடப்பட்ட ஒரு பிரசங்கமாகமாட்டாது. ஆனால் இது தற்காலத்திய கப்பற் படைகளின் காரியங்களையும், எந்த முக்கியமான வகுப்புக் கப்பல்களாலும், யுத்தத் தளவாடங்களாலும் அந்தக் கப்பல் தொகுதி ஏற்படுத்தப்படுகிறது என்ற விஷயங்களடங்கிய ஒரு வியாசமாகும்.

ஆனால் நான் சொல்லப்போவதாக உத்தேசித்திருக்கும் விஷயத்திலிருந்து முதலில் சற்று வழுவ என்னை அனுமதிப்பீர்களென்று நம்புகிறேன். வரி

செலுத்துபவர்களிடமிருந்து கசக்கிப் பிழிந்து வசூலிக்கப்படுகிற ஏராளமான தொகையை நினைத்துப் பார்க்கில் உண்மையாகவே வியப்பாகயிருக்கிறது. ஒரு சிநேக முறையில் தற்கால கப்பற்படை ஒன்று தயாரிக்க (ஜனங்கள் யுக்தா யுக்த பகுத்தறிவோடு கூடியவர்களாயிருந்தால் மட்டுமே) இப்பொழுது வசூலிக்கப்படும் தொகையில் கால் பாகத்தைச் செலவு செய்ய ஜனங்கள் சந்தோஷமாக ஆமோதிப்பார்கள். நன்னடத்தையோடு கூடிய ஒரு உலகமா யிருந்தால், அதாவது ஜனங்கள் சமாதானத்தையே விரும்பியும், சாந்தத்தையே கொண்டாடியும், ஒரு போலிஸ் இலாகாவின் ஒத்தாசையாலேயே அமரிக்கை வழுவாமல் நடந்தும் இருந்தால், ஒரு பெரிய கப்பற் படையை ஆதரித்து வரும்படி ஏற்படக்கூடிய ராஜ்ஜியங்கள் எவ்வளவு குறைவாகயிருக்கலாம். ஒருவேளை அமெரிக்கா போல பெரிய கடற் கரையுள்ள தேசங்களும் (முக்கியமாக மன்ரோ கோட்பாடு பிரசுரத்திற்குப் பிற்பாடு—உங்களுக்குத் தெரிந்திருக்கும்—முன் எச்சரிக்கையோடு பாதுகாப்புக்காக), இன்னும் பிரிடன், பிரான்ஸ், ஹாலண்டு போலுள்ள எந்தத் தேசங்களுக்கு உலகத்தில் அநேக இடங்களில் சிரேஷ்டமான உரிமையாகூடி இருந்து வருகின்றதோ அப்படிப்பட்ட தேசங்கள் மட்டுமே ஒரு பெரிய கப்பற் படையை ஆதரிக்க அவசியமேற்படும். அவர்களுக்குக் கடல் மார்க்கங்களையும், அதன் மூலம் பல தேசங்களோடு வியாபாரங்களையும், பாது காக்க அப்படிப்பட்ட கப்பற்படை அவசியமும் நியாயமுமாகும், மேற்சொன்ன கப்பற் படையானது ஒரு போலீஸ் இலாகாவைப்போல் கடல் பாது காப்புக்காக வும், சுய நலமற்றதாகவும், நிச்சயமாகச் சண்டையெழுப்புகிற இயல்பு இல்லாத தாதவும் கருதலாம். உதாரணமாக அமெரிக்கா, இன்னம் சில தேசங்களைப்போல இப்பேற்பட்ட கப்பற்படை பாதுகாப்பிலேயே ஒரு ஐம்பது வருஷங்களாகக் காலம் கடத்தி வருகிறது. அமெரிக்கா இப்பொழுதான் கொஞ்ச நாளாக அட்லாண்டிக் சமுத்திரத்தில் பிரிடிஷ் கப்பற்படை பாதுகாப்புக் குறைவுபட் டால் என்ன கதியாகுமென்று உணர்ந்திருக்கிறது—மன்ரோ கோட்பாடுகள்.

மற்ற சில தேசங்களைப்பற்றி யோஜிப்போம். உதாரணமாக ருஷியா ஒரு பெரிய தேசமானாலும் கருங்கடலின் பாதுகாப்புக்கு மட்டுமே இதுகாலமாக ஒரு சிறிய கப்பற் படையை வைத்திருந்தது. பனிக்கட்டி நிலங்களே ருஷியா வினுடைய மற்றொரு எல்லையின் பாதுகாப்பாகயிருந்தது....எதுவரை! ஸ்பெயினி லும், இதாலிய தேசத்தைப்போல் அவ்வளவு நீளம் கடற்கரைப் பிரதேசங்கள் இருந்தபோதிலும் ஒரு சிறு கப்பற்படையே யிருந்தது......எதுவரை! ஆஸ்திரே லியா தேசம் நாலு புறமும் கடலால் சூழப்பட்டிருந்தாலும் கப்பற் படையே கிடையாது......எதுவரை! கிரேட் பிரிடனில்கூட, இது நாகரீக உலகத்திற்கே முக்கிய பாதுகாப்பாகயிருந்தாலும் இருபது வருஷங்களுக்குமுன் அதனிடத் திலிருந்த கப்பற் படைக்குக் குறைவாகவே 1930வருஷத்தில் இருந்து வந்தது...... எதுவரை!

"எதுவரை" என்ற பதங்களின் பிரயோகம் நம்மை எங்கு கொண்டு விடுகிற தென்று தெரிகிறதா? சில தேசங்கள் தாரதம்மியத்தில் சுய நலமல்லாததும், சண்டைபோடும் எண்ணமில்லாததுமான போலீஸ் கப்பற்படைகளை எடுத்து,

அவைகளை யுத்த சாதனத்தின் அசல் படைகளாக கட்டத்தீர்மானித்ததின் கால வரையையே காட்டுகிறது. இந்த நூற்றுண்டு துவக்கத்தில், "நான்கு வருஷச் சண்டை" சம்பவிக்கும்படி நிச்சயமாக கோபமூட்ட ஜெர்மனி அத்தகைய கப்பற் படை கட்டியபொழுது, மேலஆபிரிக்காவை தான் இழக்கும்படி நேரிடுமென்கிற முக்கிய பயம் எதுவும் அதற்கு இருந்ததா? அல்லது ஜப்பானுக்கு, தன் சாம்ராஜ்ஜியம் கடல் சூழ்ந்த தீவாக நிர்ப்பயத்தோடிருந்தும், தாரதம்மியத்தில் சிறிய தன் ராஜ்ஜியத்திற்கு மிகவும் ஏராளமான பணச் செலவில் கடற்படை பிரகடனை செய்ததின் காரணம் தன்பேரில் படையோ அல்லது தனக்கு அபகரிப்போ ஏற்படுமென்று பயப்பிடும்படி முக்கிய காரணங்கள் எதுவும் இருந்தனவா? மேலும் எந்தக் காரணத்தை முன்னிட்டு சிறிய தேசமான இதாலி தான் ஒரு "கடல் அதிகாரி" யாக ஆகவேண்டுமாய் விரும்பவேண்டும், இதுவும் சிறிய காலமான பதினைந்து வருஷங்களுக்குள்?

இதற்குப் பதில் வியக்தமில்லையா? இதன் முடிவு நிதர்சனமே. அதாவது வரையரையில்லாததும், நியாந்நியாய மில்லாது சண்டை தொடுத்தலுமுள்ள பிசாசு "அச்சு நாடுகளின்" வல்லரசை இன்றே எதிர்த்து ஒழித்து விடவே நாம் வெளிக்கிளம்பியிருக்கிறேமென்பதே.

நாம் இப்பொழுது எடுத்துக்கொண்டிருக்கும் விஷயத்திற்குப் போவோமாக. எதிர்க்கவோ, காப்பாற்றவோ, அல்லது முற்றுகைக் காரியங்கள் மட்டும் செய்யவோ, சண்டைக் கப்பல்கள் செய்வதில், மூன்று முக்கியமான விஷயங்கள்— சுடும் சக்தி, பாதுகாப்புக் கவசம், வேகம்—என்பவைகளே. முதல் அம்சத்தால், எதிரியை விட ஜாஸ்தி வெடிக்கக்கூடியதும், ஜாஸ்திதூரம் போகக்கூடியதும் உட்புகுந்து பாயக்கூடியதும், ஒரு நிமிஷத்திற்கு அநேகம் தடவைகள்கூட பிரயோகிக்கக்கூடியதுமான வெடிகுண்டுகளைச்சுட நீங்கள் நினைக்கலாம். இரண்டாவதால் உங்கள் இன்ஜின் அறைகளுக்கும், யுத்தத் தளவாட ஸ்டோர்களுக்கும், துப்பாக்கி ஆட்களுக்கும், எதிரியின் குண்டுகள் வெடிப்பால் சேதமாகாதபடி அதிக பந்தோபஸ்து அடைய முயலலாம்; மூன்ருவதின் மூலம், உங்கள் எதிரி பின்துடர முடியாதபடி வேகமாய்ச் செல்லவோ அல்லது அவன் படைப்பெயர்ச்சி உபயோகப்படாதபடி செய்து விடவோ எண்ணலாம்.

இப்பொழுது முக்கியமாய் செலவு அதிகம் காரணமாக, தனக்குள் மேற்கண்ட எல்லா அம்சங்களும் பொருந்திய கப்பல் கூட்டத்தை சமுத்திரத்தில் வைக்கச்செய்வது சாத்தியமில்லை. தற்காலத்திய யுத்தக்கப்பல் இந்த மனோரத சிருஷ்டிக்கு கிட்டத்தட்ட ஒத்திருப்பதாக நினைக்கிறேன். (இருந்தாலும் வேகத்தை எண்ணி இதிலும் சில பாகம் நிறையும், கவசமும் பலியிடவேண்டியிருக்கிறது). ஆனால் இந்த யுத்தக்கப்பல் ஒன்றின் பொறுமானம் ஏறக்குறைய 75 லக்ஷம் பவுன்களாகும். ஏராளமான தீனிச்செலவும் சம்பளச்சீட்டுள்ளதுமான இத்தகைய கப்பல்களின் சில நூற்றைக்கூட வைத்துக் காப்பாற்றி வருவது அசாத்தியமாகும். 40,000-ம் டன்னுக்குமேல் நிறையுள்ளதும், பதினாறு அங்குலத்திற்கு மேற்பட்ட குறுக்களவுள்ள கனமான பீரங்கிகளை யுடையதும்,

தண்ணீரில் 33 நாட்டுகளுக்கு மேல் வேகமாய் இந்த ஏராளமான கனத்தை இழுத்துச்செல்லும் சக்தியுடைய இஞ்ஜின்களுடையதுமான கப்பல்கள் கட்டுவது சந்தேகமில்லாமல் சாத்தியமே. ஆனால் ஜெர்மன் மோஸ்தர்ப்படி ராஜ்ஜியங்களின் பொது ஒப்பந்தக் கப்பல் சைன்னியத் திட்டம் வகையறு பொருள்களை உல்லங்கனம் செய்த எந்த ராஜாங்கத்திற்காவது இது சாத்தியமென்று வைத்துக் கொண்டாலும், வேறுசில விஷயங்களை உத்தேசித்து இது தள்ளுபடி செய்ய வேண்டியதாக யிருக்கிறது. யுத்தக்கப்பல்கள், அடிக்கடி கப்பல்மராமத்து இடம், துறைமுகங்கள், செதுக்குவேலை ஸ்தலம், வாய்க்கால்கள், இவைகளை உபயோகப்படுத்தும்படி ஏற்படுவதுவே தடைகளாகும். உலகத்தில் அநேகமாய் எந்த இடத்திலுமுள்ள மேற்கண்ட ஸ்தலங்களின் அகலமும், ஜலத்தின் ஆழமும், இந்த பிரும்மாண்டமாய்க் கட்டப்பட்டுள்ள கப்பல்களை ஏற்றுக்கொள்ள போராததே. ஆகையால் கப்பல் சிற்பிகள் தங்கள் கற்பனைகளை இணக்கும்படி ஏற்படுகிறது. உதாரணமாக ஜாஸ்தி கவசத்தோடு கூடிய ஒரு கப்பலுக்கு பீரங்கிகள் சிறியதாகப்போவதுடன் வேகமும் குறைந்து விடுகிறது. வேகம் செல்லும் கப்பல்களுக்கு கவசம் இலேசாக யிருப்பது கட்டாயமே.

நவீன கடற்படைகள், மேற்கூறிய பல சங்கதிகளை முன்னிட்டு பல ரகங்களும், பருமனுமுள்ள அநேக கப்பல்களை உடைத்தானதாக பிரிக்கப்பட்டிருப்பதின் காரணமாகும். இவைகளில் சிலவற்றில் பிரம்மாண்டமான பீரங்கிகளும், கனத்தகவசமும், அதிக வேகமும் உள்ளவைகள்தான் சண்டைக் காவல் கப்பல்கள். சில, மற்றும் பெரிய பீரங்கிகளையும் கனத்த கவசத்தையும், குறைந்த வேகத்தையுமுடையவைகள். இவைகள்தான் யுத்தக்கப்பல்கள். மற்றும் சில, சீக்கிரம் சுடக்கூடிய அநேக இலேசான பீரங்கிகளும், கவசமும், மிகவும் அதிக வேகமுமுள்ளவைகள்-காவற் கப்பல்கள். அதிகச் சிறிய உருவமுள்ளதாயும், முன் சொன்ன கப்பல்களின் பீரங்கிகளுக்கு ஒக்குங்கால் கொஞ்சமும் சமத்துவமில்லாததும், கவனர்கமில்லாத சிறிய பீரங்கிகளை உடைத்தானதும், கிட்ட நெருங்குங்கால் அதிக சீக்கிரமாயும் வேகமாயும் சுடுவதின்மூலம், முக்கியமாய்க் கப்பல் உடைக்கும் கருவி (Torpedo) சேர்க்கப்பட்டிருப்பின், ஏராளமான நஷ்டமுண்டு பண்ணக்கூடியதும், இவைகளின் பயங்கரமான வேக சாமர்த்தியத்தால், மற்றும் பெரிய விகாரமான எதிரிக்கப்பல்களை கிருகிருத்தடிக்கக்கூடியதுமான கப்பல்களை சிறிய யுத்தக் கூட்டங்களின் வழிகாட்டிகளென்றும், பெரிய 'நாசக்கப்பல்' என்றும் கூறப்படும். மேற்கண்டவைகளைவிடச் சிறியதாயும் வேகம் கொஞ்சம் அதிகமாயும், சிறிய உருவாலும் வேகத்தாலும் இவைகளை அடிப்பதற்கு மிகவும் சிரமமாக உள்ள சில கப்பல்கள், சீதோஷ்ண ஸ்திதி அதிகக் கெடுதலாக இல்லாத வரை எதிரிகப்பல்களை வேகமாய் 'இடிமீன்' (Torpedo) மூலம் தாக்கவுமோ அல்லது தங்கள் பெரிய கப்பல்களின் வரிசையைக்காப்பர்ற்ற புகைத்திரள்கள் போடவோ உபயோகமுள்ளவைகள். இவைகள்தான் சின்ன நாசக்கப்பல்கள் என்றும் கொசுக்கப்பல்கள் என்றும் கூறப்படும். இவைகளைத்தவிற மற்றும் இரண்டு வகைகளிருப்பதை இப்பொழுது சொல்லுகிறேன். அதாவது பெரிய பூதாகாரமான ஆகாய விமானங்கள் ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்களும், நீர்மூழ்கி

களுமே. ஆனால் அநேக பெரிய கடற்படையில் அடங்கிய இதர உதவிக்கப்பல்களான வெடிகுண்டு பெருக்கிகள், பாதுகாப்புக் கப்பல்கள், போதகர்கள், மோட்டார்லாஞ்சுகள் வகையறாக்களைப்பற்றி வேண்டுமென்றே சொல்லாது விட்டு விடுகிறேன். இல்லாதவரை இந்த உபந்நியாஸம் மிகவும் நீளமாகிவிடும்.

சண்டைக் கப்பல்களின் முக்கிய வகுப்புகளின் தொழில்களையும், சன்னாகங்களையும் பற்றி நாம் பேசப்புகுமுன், பொதுவாகப் பெரிய கப்பற்படையின் முக்கிய கடமைகளை நாம் மனதில் தெளிவாக்கிக் கொள்ளவேண்டும். பிரிடிஷ் கப்பற்படையின் ஒவ்வொரு காரியமும் மற்ற எல்லாருக்கும் கிடையாது. உதாரணமாக வியாபாரக்கப்பல்களைக் காக்கவும், கடல் கள்ளர்களை விரட்டவும், கீழ்கோடி சமுத்திரங்களிலோ, அல்லது ஆழமில்லாத ஷாட்டில் ஆரப் பாதுகாப்புக்கோ வேறு யார் போகவேண்டியிருக்கிறது? அல்லது சப்த சமுத்திரங்களில் பரவிக்கிடக்கும் துறைமுகங்கள் நிற்க, பத்து லக்ஷம் மைல்களை நிச்சயமாய் தழுவி நிற்கும் கடல் பிரதேசத்தை தனித்து நிற்கும் ஒரு டஜன் ஆதார இடங்களிலிருந்து காப்பாற்றுவது வேறு யாருடையது? ஆகவே நாம் இன்று எடுத்துக்கொண்டிருக்கும் காரிய பூர்த்தியாக, பல நூற்றாண்டுகளிலும் அற்புத வேலைசெய்து வரும் நமது 'ராஜரீக கப்பற்படை' பிரிடனின் முதல் சேவை, பிரிடனின் தப்பாத கேடயம் என்று கூறப்படும். இந்த விஷயத்தைப்பற்றி மட்டுமே இன்று இரவு நாம் சர்ச்சை செய்வோம். இந்த சந்தர்ப்பத்தில் ஒன்று ஞாபகம் வேண்டும். அதாவது, நமது விமானப்படைகளோ அல்லது தரை சைன்னியமோ தோற்றதானால் என்னவாகுமென்று ஒருவரும் சொல்ல முடியாது. ஆனால் நமது கப்பற்படை தோற்கடிக்கப்பட்டால்! சண்டை நமக்கு விரோதமாகிவிடுமென்று ஒவ்வொருவரும் நிச்சயமாய் சொல்லக்கூடும். வின்ஸ்டன் சர்ச்சில் ஜட்லாண்டு சம்பந்தமாய் கப்பற்கூட்டத்தலைவர் லார்டு ஜெல்லிக்கோவின் பொறுப்பைப்பற்றி பேசிய போது "இவர் ஒருவரே ஒரு மத்தியானத்தில் உலகப்போரை இழந்தால் இழக்கக்கூடும் என்று சொன்னதே இதின் மதிப்பை மிகவும் நன்றாக வெளியிடச்செய்கிறது.

ஆகையினாலே அந்தக் கப்பற்படையின் காரியங்களாவன:—இவைகள் ஒருவாறு சொல்லப்புகின் மூன்று விதமாகும். முதலாவதாக, உலக சமுத்திரங்களின் வியாபார வழிகளைக் காப்பாற்றுவதாகும். இரண்டாவதாக, எதிரிகளின் கடற்கரைகளையும், துறைமுகங்களையும் முற்றுகை போடச்செய்வது. மூன்றாவதாக எதிரிகளின் கப்பற்கூட்டங்களை தோற்கடித்தலே. தன்னால் தன் ஜனங்களுக்கோ, தன் யுத்த யந்திரத்திற்கோ உணவு கொடுக்க முடியாத ஒரு விசாலமான சாம்ராஜ்ஜியத்தின் சக்கரகுடம் போலுள்ள தீவுக்கு, மேற்கண்ட முதல் அம்சம் உயிர் நிலை போலுள்ளது. 600 மைலாகயிருந்தாலும் அல்லது 6000 மைலாகயிருந்தாலும்சரி இடைவிடாது போகும் சாமான்களைக் காப்பாற்றியாகவேண்டும், இல்லாவிடில் தாய் நாடு இளைத்து பட்டினி கிடக்கநேரிடும். எதிரியின் கடல் மூழ்கிகள் சாமான் கப்பல்களை மூழ்கச் செய்தும், வெடிகுண்டுகள் வைத்தும் மற்றும் கலவரங்கள் செய்தால், அவைகளை முதலில் இருக்குமிடம் தெரிந்து, பிறகு

பிடித்து, முடிவாக மூழ்கச்செய்ய, எப்பவும் சில கப்பற்படைகள் தயாராக யிருக்கவேண்டும். ஆகவே, இவைகளின் இருக்குமிடத்தைக் கண்டுபிடிக்க கப்பல் விமானப்படைகளை விடுத்தும், பின் 'நாசக்கப்பல்கள்' மூலம் இவைகளை தப்பாமல் சுற்றி வலைபோட்டும் பாக்கியைச் சரியாய் குறிவைத்து எய்த வெடிகுண்டோ அல்லது ஆழத்திலிட்ட இரண்டு வெடிமருந்தோ பூர்த்தி செய்து விடும்படி செய்வதே. சாதாரண சாமான் அல்லது ஜனக்கப்பல் போல் உருமாறி எதிரியின் வேகமான ஆயுதங்கள் தரித்த கப்பல் எதுவும், மேற்கு இண்டீஸ் (West Indies) அல்லது வங்காளக்குடாக்கடல் அல்லது தெற்கு அட்லாண்டிக் மகா சமுத்திரம் இவைகளின் அருகாமையில் கொள்ளை யிடுவதற்குத் திரிவதாகத் தெரியவந்தால், இவைகளைவிட, வேகம் போகக்கூடியதும், ஜாஸ்தி தூரம் அடிக்கக்கூடிய பீரங்கி களை யுடைதுமான யுத்தக்கப்பல்களில் சில வெகு சீக்கிரம் இவைகளின் வாலைப் பற்றித்துடரவேண்டும். இல்லாவிடில், லாயிட்ஸ் கம்பெனிக்காரர்கள் நீராவிக் கப்பல்கள் ஒன்றின்பின் ஒன்றாக வரத்தாமதப்படும் விபரத்தை அறிவித்து அடிக் கச்செய்யும் மணியின் சப்தங்கள் ஒருபுறமிருக்க, லண்டனிலும் அல்லது பிரிஸ்டலி லும் எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கப்படும் ஆயிரக்கணக்கான டன் நிறையுள்ள விலையுயர்ந்த சாமான்களோ அல்லது ஆகாரப் பொருள்களோ வந்து சேராது. இராப் பகலில்லாமலும், சீதோஷ்ணஸ்திதியின் நல்லது பொல்லாது பாராமலும், வாரத்திற்குப் பின் வாரமாக நூற்றுக் கணக்கானத் தகுந்த யுத்தக்கப்பல்கள் பரவிக்கிடக்கிற பலஸ்தானங்களிலும் பாராக்கொடுத்தும், சோதனை போட்டும், பாதுகாத்தும் வருவதே வியாபாரவழிகளின் பாதுகாப்பு என்றது. இதுவு மன்னியில், சில சமயம் எதிரி நிலயத்திலிருந்து திருட்டுத்தனமாக "கிராப்ஸ்பீ" (Graf Spee) அல்லது "ஷார்ன்ஹார்ஸ்" (Scharnhorst) போன்ற பெரிய உருப்படிகள் வெளிவந்து விட்டதாக சமாசாரம் வந்து சேருகிறது. இவைகளோ நமது சாதாரண பாதுகாப்பு கப்பற்படைகளை தன் வேகத்தினாலும் சுடும் சக்தி யினாலும் திரணமாகச் செய்வதுடன் நாசகாரிகளின் பீரங்கிகளைப் பார்த்து கேவலம் சிரிக்கவும் செய்யும். இவைகளின் பயத்தால், தூரத்துறைமுகங்களின் கப்பல் பிரயாணங்கள் ரத்து செய்யப்படுவது மூலம், பிரிடனுக்கு வாங்கும் பொருள்கள் குறைவுபடுகிறது. ஆகவே இதற்கு ஒரு மார்க்கம் செய்து தீர வேண்டும். 'ரிவர் ப்ளேட்' (River Plate)-க்கு சமீபத்தில் நமது மூன்று காவல் கப்பல்கள் அபூர்வமாகக் கையாளப்பட்டதின் மூலம், தாரதம்மியத்தில் வெகு சீக்கிரமாக 'கிராப்ஸ்பீ' (Graf Spee)க்கு முடிவு ஏற்படுத்தியது; 'ராட்னீ' (Rodney) என்ற யுத்தக்கப்பல் 'ஷார்ன்ஹார்ஸ்ட்' (Scharnhorst)ஐ ஸ்கான்டினேவியன் துறைமுகத்தில் போய் பதுங்கி ஒளிந்து கொள்ளும்படி துரத்தியடிக்கச் செய்ததில், இந்த ஜெர்மன் கப்பல் ஒரு வழியாகத் தொலையாமல் தப்பிப்போகும்படி காலசுபாவம் அனுகூலம் பண்ணினதை நம்ம மனிதர்கள் சபிக்கச் செய்தார்கள்.

இரண்டாவது காரியமாக நான் அறிவித்தது எதிரிக்கு முற்றுகை போடுவ தாகும். எப்படி பிரிடனுக்கு அவசியப் பொருள்கள் தேவையோ, அதேமாதிரி அவற்றின் முக்கிய பலகைவர்களுக்கும் தேவைகளுண்டு. தரை வழியாய்க் கொள்ளை

யடித்தும், சூறையாடியும், அத்யந்தம் தேவையான சில சாமான்களை சேகரித்து வைத்துக்கொள்ள எதிரிக்கு சாதகமேற்பட்டிருப்பினும், மற்றும் நூற்றுக்கணக்கான மிகவும் அவசியப் பொருள்கள் வெளியிடங்களிலிருந்து கடல்வழியே வந்து தீரவேண்டும், நமது கப்பற்படையின் தொழில் இவைகள் எதிரிக்குக் கிடைக்காத வண்ணம் தடுப்பதேயாகும். அதனால் இரண்டில் ஒன்று பொருள்படுகிறது. பண்டை நாட்கள்போல், ஜாஸ்தி சாமான்கள் வரத்துள்ள எதிரிகளின் துறைமுகங்கள் ஒவ்வொன்றைச் சுற்றி உட்கார்ந்துகொண்டு, கப்பல்கள் துறைமுகத்தில் நுழையாதபடி நிறுத்தவேண்டும்; அல்லது நெடுந்தூரம் முற்றுகை போடுவதின்மூலம், தற்காலத்தில் அதே முக்கிய பலனையடையச் செய்துவருகிறோம். அதாவது உலகத்திலுள்ள எல்லா முக்கிய ஏற்றுமதி துறைமுகங்களின் கப்பல் வழிப்பாதைகளில் படுத்தும், மத்திய சமுத்திரத்திற்குப் பொருள்கள் வருமுன் அவைகளைச் சோதித்தும் விடுவதேயாகும். இது சம்பந்தமாக பொது நாடுகள் என்ன, சண்டையில் சேராத தேசங்களென்ன இவர்களுக்கு முன் அறிக்கை செய்து, அவர்கள் கப்பல்கள் புறப்படுமுன் நமது இன்ஸ்பெக்டர்கள் அவைகளைச் சோதித்தனுப்ப அனுமதிக்கவும், நமது கப்பற்படைகளால் நடுக்கடலில் நிறுத்திச் சோதிக்கும் அசௌகர்யம் ஏற்படவேண்டாமென்றால், இந்த விதத்திற்கு ஒரு கடல் அதிகாரப்பத்திரம் கொடுக்கவும் ஏற்பாடாகிவிடுகிறது.

மூன்றாவது முக்கிய வேலை எதிரிகளின் கப்பற்கூட்டங்களை அழிப்பது. வெள்ளை விருதுக்கொடி பரக்கச்செய்யும் கப்பல்களின் குணங்கள், வகுப்புகள், பலவகை யுத்த முஸ்தீப்புகள் இவைகளைப்பற்றி விசாரணை செய்தபிறகு மேற்கண்ட விஷயத்தை நான் சற்று காலம்பொறுத்து சர்ச்சை செய்கிறேன்.

கிரேட் பிரிடனுக்கு மூன்று கப்பற்படையும், நான்கு சதுர வியூகங்களுமிருக்கிறது. இந்தப் பதங்கள் விரிவுள்ளவைகள். ஒரு சதுர வியூகத்தில் ஒரே விதமான 6 அல்லது 8 சண்டைக் கப்பல்களாவது அல்லது சைனா சதுர வியூகம் போல் அநேகம் வேறு வேறு வகைக்கப்பல்களாவது இருக்கும். இதன் பொருள் சந்தர்ப்பத்தைத் தழுவியது. சமாதான காலங்களில், வீட்டுக்கப்பற்படை என்றும், மெடிடரேனியன் கப்பற்படையென்றும், பின் உபயோகத்திற்காக நிறுத்திவைக்கப்பட்ட கப்பற்படையென்றும் மூன்றுவிதங்களான கப்பற்படைகளிருக்கும். சண்டை காலங்களில், மூன்றாவது வகையாகச் சொன்ன கப்பற்படையானது முதலில் சொல்லிய இரண்டுவகைக் கப்பற்படைகளில் ஒன்றோடு சேர்த்துக்கொள்ளப்படுகிறது. இந்த யுத்தத்திற்கு ஒருமாத முன்பே, அதுவரை அறைகுறையாக உபயோகப்படுத்தப்பட்டு, வீட்டுத் துறைமுகத்தில் சும்மாயிருந்த இந்த மூன்றாவது வகைக்கப்பற்படைகள், இதர இரண்டுவகைக் கப்பற்படைகளோடு சண்டைக்கு யுக்தமாகப் பூராவாகவும் தயார் செய்யப்பட்டுவிட்டது. வெளிநாட்டுக் காரியங்களைக் கவனிப்பதற்கு சைனா சதுர வியூகம், அமெரிக்கா சதுரவியூகம், வெஸ்ட் இண்டீஸ் சதுரவியூகம், ஈஸ்ட் இண்டீஸ் சதுரவியூகம், தென் ஆபிரிக்கா சதுரவியூகம் முதலியன இருந்துவருகின்றன. மேற்சொன்ன தேசங்களின் சதுரவியூகங்களும், இன்னும் ஆஸ்திரேலியா, நியூஸிலாண்டு, கானடா தேசங்களின் கப்பற்படைகளும், வெளி

நாடுகளில் தங்கக்கூடிய அனுகூலங்களிருக்கின்றன. இம்மாதிரி வெளி நாடுகளிலிருக்கும் கப்பற்படைகளுக்கு, ஆட்களோடு, ஆகாரமோ அல்லது யுத்த முஸ்தீபோ குறைவுபட்டால், அவைகளை நீக்க ஒவ்வொரு தரமும் மேற்படி கப்பற்படைகள் தாய்நாட்டுக்குப் போகும்படியிருந்தால் அது மிகவும் வியக்தமான அபத்தமல்லவா? ஆகையால் ஒவ்வொரு கப்பற்படையும், ஒரு தளகர்த்தரின் அதிகாரத்திற்குட்பட்டு, தன்னுள் தானே நிறைந்ததாகயிருக்கும். இதில் முக்கியமான விஷயமொன்றுண்டு. அதாவது எப்பொழுதும், விசேஷமாக சண்டைகாலங்களில், எல்லாக் கப்பற்படைகளிலுமுள்ள ஒவ்வொரு கப்பலும் லண்டனிலுள்ள கப்பல் சம்பந்தமாய் யாவற்றையும் மேற்பார்க்கும் அதிகாரிகளுடன் வானொலிமூலம் சம்பந்தம் வைத்துக்கொள்ள எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இவ்விதமாக கப்பற்படைகளின் பிரவிர்த்திகளெல்லாம் லண்டனிலுள்ள மேற்படி அதிகாரிகளின் நெருங்கின மேற்பார்வையில் இருப்பதால், மேற்படி அதிகாரிகளுக்கு எதிரிகளின் விசேஷமான இயக்கம் தெரிந்தாலும், எதிரியின் படைக் கப்பல் தப்பித்துக்கொள்ளும்போலிருந்தாலும், எதிரிகளுடைய படைகள் ஓரிடத்தில் சேகரிக்கப்படுகிறதென்று தெரிந்தாலும், உடனே தங்களுடைய வெளிநாட்டுக் கப்பற்படைகளுக்குத் தகுந்த யோசனைகளும், உத்தரவுகளும் அளிக்கும்படியான சௌகர்யமேற்படுகிறது.

நாம் இப்பொழுது பல மாதிரிக் கப்பல்களைப் பற்றி யோஜிப்போம். இந்த பிரும்மாண்டமான மிதக்கும் கோட்டைகளுக்குச் சமானமான சண்டைக் கப்பல்களின்—எதிரியின் நீர்முழுகிகளினாலும், ஆகாய விமானங்களாலும் ஏற்படக்கூடும் அபாயத்திலிருந்து காத்துக்கொள்ளும் திறனைப்பற்றி அபிப்பிராய பேதங்கள் வெகு வருஷங்களாக இருந்து வந்தாலும் (இது சம்பந்தமாக பார்லிமெண்டில் 25 வருஷங்களுக்கு முன் நடந்த சர்ச்சையைப் படிக்கவும்) ஒரு பெரிய கப்பற் சண்டையின் முடிவை, எதிரிகளின் பலாபலத்தைச் சீர்தூக்கிப் பார்த்துத் தீர்மானிக்க, இந்தப் பெரிய சண்டைக் கப்பல்களே முக்கிய ஆதாரங்களாகிறது. பிரிடனுக்கு இத்தகைய பெரியசண்டை கப்பல்கள் 15-ம், பிரான்ஸுக்கு 7-ம், ஜெர்மனிக்கு 2-ம் (இது பாகெட் சண்டைக் கப்பல்களைக் கணக்கிடாமல்), ஜப்பானுக்கு 9-மாக இருக்கின்றன. இவைகளின் உபயோகம் எப்படியென்றால்—இவைகளுக்குப் பலமான கவசம் போடப்பட்டிருப்பதால் மிகவும் சிரேஷ்டமான இடி மீன்களாலாவது அல்லது கனத்த பெரிய குண்டுகளால் குறிப்பாகத் தாக்குவதாலாவதுதான் இவைகளைத் தகுதியற்றதாகச் செய்யக்கூடுமானாலும்—இவைகளின் பிரும்மாண்டமான ஆகிருதியினாலும், கனத்தினாலும் இவைகள் ஏராளமானவும் அதிபயங்கரமானவுமுள்ள யுத்த முஸ்தீபுகள், அநேக பீரங்கிகள், சுடும் சக்தி வாய்ந்த குண்டுகள் முதலியவைகளைத் தாங்க சக்தியுள்ளவைகளாக யிருக்கின்றது. பிரிடிஷ் கப்பற்படை ஒன்றுதான் தற்சமயம் 16-அங்குலம் குருக்களவு உள்ள பீரங்கிகளை உபயோகப்படுத்துகிறது. இப்படிப்பட்ட 18 பீரங்கிகள் பிரிடனிடமிருக்கிறது. இவைகள் "நெல்ஸன்" என்ற சண்டைக் கப்பலில் 9-ம், "ராட்னி" என்ற சண்டைக் கப்பலில் 9-மாக பிணைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. தவிரவும் பிரிடிஷ் கப்பற்படையிடம் சற்றுக் குறைவான (ஆனாலும் இன்னும்

அதிகவேகமாக ஊடுருவிச் செல்லும் சக்திவாய்ந்துள்ள) 15-அங்குலக் குருக்களவு உள்ள ஒரு நூறு பீரங்கிகள் "ஹுட்", "ரிபல்ஸ்", "வார்ஸ்பைட்" என்பது போன்ற பெரிய சண்டைக் கப்பல்களில், ஒவ்வொன்றிலும் 8-க்குக் குறையாமல் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. மேற்படி பீரங்கிகளிலிருந்து ஒரு டன்னுக்கு மேற்கொண்ட கனமுள்ள குண்டுகள் 20-மைல்கள் தூரம் பாயும்படி வெடிக்கப் படுமானால், அந்த பீரங்கிகளைச் சண்டைக் கப்பல்களில் எவ்வளவு பலமாக பிணைக்கப்பட்டிருக்கவேண்டுமென்பதையும், அந்தச் சண்டைக் கப்பல்களின் பக்கங்கள் எவ்வளவு உறுதியாக யிருக்கவேண்டுமென்பதையும், இப்பேற்பட்ட பூதாகரமான, மகா கனமுள்ள சண்டைக்கப்பலை (அதன் வெளிக் கவசமட்டும் 14-அங்குலம் கனமிருக்கும்) மணிக்கு 32 நாட்டுகள் வேகம் தண்ணீரில் போகும் படி செய்யவேண்டுமானால் அதற்கு எப்பேற்பட்ட சக்திவாய்ந்த எந்திரங்கள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டிருக்கவேண்டுமென்பதையும் சற்று யூகித்து உணருங் கள். நான் இன்னும் இந்தக் கப்பல்களில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும் இதர உபயுத்த முஸ்தீபுகளைப் பற்றிச் சொல்லவில்லை. அவைகள் 6-அங்குலக் குருக்களவுள்ள பீரங்கிகளில் 8-ம், வேகமாகவும், நிறுத்தாமலும் 2-பவுண்டு நிறையுள்ள குண்டு களை வெடிக்கும் துப்பாக்கிகளில் அநேகமும், இன்னும் ஆகாய விமானங்களைச் சுட்டு வீழ்த்தும் மற்றொருவகை துப்பாக்கிகளும் அடங்கியதாகும். ஆகையால் ஊரும் கோட்டைகளுக்குச் சமானமான இந்தச் சண்டைக் கப்பல்களே ஒரு கப்பற் படைக்கு மூலாதாரமென்பதில் ஆச்சரியமில்லை. இத்தகைய ஒரு கப்பலை த்வம்ஸம் பண்ணுவதே ஒரு தனிவெற்றிக்குச் சமானமாகும்.

இன்னம் அநேகவித சண்டைக் கப்பல்களிருப்பதில் சகஜமாக ஒவ்வொரு வித கப்பல்களையும், மற்றொருவித கப்பல்களின் எதிர்மறையாகச் சொல்லலாம். காவற்சண்டைக் கப்பல்கள் (இவைகள் வரவர அநுபவத்தில் குறைவு பட்டுக் கொண்டு வந்தாலும்) ஒரு சிரேஷ்டமான காவல் கப்பல்களாகுமே தவிர முழுச் சண்டைக் கப்பல்களாக மாட்டாது. சில மாறுதல்களால் இவைகள் அதிவேகத் தோடுகூடிய சண்டைக் கப்பல்களாக மாற்றப்பட்டு வருகின்றது. இவ்வகைக் கப்பல்களுக்கு அடுத்ததாக சாதாரண காவற் கப்பல்களைச் சொல்லலாம். அவை களில் அநேக வகுப்புகளிருக்கின்றன. சாதாரணமாக இவ்வகைக் கப்பல்களும் கவசங்களோடுகூடியதாகவும், சற்று இலேசான அநேக பீரங்கிகளாலும் இன்னும் மற்ற யுத்த முஸ்தீபுகளாலும் நிறைந்திருக்கின்றன. இவைகளின் வேகத்தாலும், பரிபாலன முறையில் இதன் செலவு பெரிய சண்டைக் கப்பல்களுக்கு ஏற்படக் கூடியதில் மிகவும் குறைந்த அம்சமாக யிருப்பதால் ஒவ்வொரு தேசமும் இம் மாதிரி அநேகம் கப்பல்கள் வைத்துக்கொள்ளச் சௌகரியமாக யிருப்பதாலும், உயர்ந்ததாக மதிக்கப்படுகிறது. சில பெரிய இவ்வகைக் கப்பல்களில் 8-அங் குலக் குருக்களவுள்ள பீரங்கிகள் அமைக்கப்பட்டிருப்பதுடன் அவைகள் 33-நாட்டு அல்லது அதற்கு மேற்கொண்ட வேகமாகச் செல்லுகின்றன. பிரிட னிடம் இந்த வகையில் ஏராளமான 70 சங்கியைவரை யிருக்கிறது—மேற்கொண் டும் அநேகம் தயாராகி வருகிறது—பிரிடனும் இவைகளை அதி உன்னத விதயாய்

உபயோகப்படுத்திவருகிருர்கள். இவைகள் பொதுவாய் கப்பற் படைக்குத் துணைக்கப்பல்களாகயிருக்கின்றன. இவைகள், சமுத்திர மார்க்கங்களைப் பாதுகாக்க உபயோகம்—கனக்குறைச்சலாகவும், நெருக்கத்தில் சுடக்கூடியதுமான நாசகாரிக் கப்பல்களால் மேற்சொன்ன காரியம் செய்யமுடியாது. இம்மாதிரிக் கப்பல்கள் எதிரிகளின் திடீரென்று நேரன்றி தாக்கும் கப்பல்களை—அதாவது "எக்ஸீடர்", "அஜாக்ஸ்", "அச்சிலீஸ்" (ஒவ்வொன்றும் பிரத்யேகமாக) எதிரிகளின் குண்டுகளுக்கு யிடையில் "கிருப்ஸ்பீ" க்குச் செய்ததுபோல்—துரத்தி அடிக்கவும், பெரிய வியாபாரக் கப்பல் கூட்டங்களுக்குப் பாதுகாப்பாகக் கூடச்செல்லவும், உபயோகமாகயிருக்கின்றன. கடற் சண்டைகளில் இம்மாதிரிக் கப்பல்களே வேவு பார்க்க உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது. இவைகள் எதிரிகளின் இதுபோன்ற வேவு பார்க்கும் கப்பல்களைப் பார்த்தவுடன் முதலில் அவைகளைத் தாக்கித் துரத்துகின்றது, அவைகள் ஓடிஞல் அவைகளைப் பின் தொடர்ந்து வேவு பார்த்து வருகின்றது. இதற்காக ஒவ்வொரு நவீன காவற் கப்பலிலும் அநேகமாக இரண்டு ஆகாய விமானங்கள் தயாராகயிருக்கின்றன. இந்த ஆகாய விமானங்களின் முக்கிய அலுவல்களையும், இன்னும் ஆகாய விமானங்களெடுத்துச் செல்வதற்காக ஏற்பட்ட சிலபெரிய கப்பல்களிலுள்ள ஆகாய விமானங்களின் அலுவல்களையும் ஒப்பிட்டு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் எடுத்துச் சொல்லப்போவது இல்லை.

அடுத்த வகுப்பு "நாசகாரி" கப்பல்களேயாகும். இவைகள் ஒரு சண்டைக் கப்பற்கூட்டத்தில் எங்கும் நிறைந்தும், கடினமான வேலைகளைச் செய்துகொண்டும் இருக்கின்றன. இவைகளுக்கு "நாசகாரி" என்று ஏன் பெயர் வந்ததென்ருல் ஆதியில் எதிரிகளின் இடிமீன்களுக்கு எதிராக இந்த நாசகாரிக்கப்பல்கள் செய்யப்பட்டன. அதாவது திருட்டுத்தனமாகவும், அதிசீக்கிரமாகவும் தோன்றி பெரிய விலையுயர்ந்த கப்பல்களை உடைக்கும் இந்த "இடிமீன்" களைக்காட்டிலும் (முதலில் பிரான்ஸ் இதைக் கண்டுபிடித்தார்களென்று நம்புகிறேன்) வேகத்தோடு கூடியதாகவும், ஆகிருதியில் அவைகளைக் காட்டிலும் பெரியதாகவும் (ஏனென்ருல் ஒரு சமயம் மேலே மோதித்தாக்குவதற்கு லாயக்குள்ளதாக), அதியுத்த முஸ்தீபு உள்ளவைகளாகவும், நாசகாரிக் கப்பல்கள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இக் காலத்து ஒரு பெரிய "நாசகாரி" ஒரு காவல் கப்பலைவிட அதிகச் சிறியதாக இருக்காது. இவைகள் மிகவும் வேகத்தோடுகூடியவைகள். இவைகளுக்கு 37-நாட்டு வேகம் சர்வ சாதாரணம். (இந்த வேகத்தில் சண்டைக் கப்பல்களை வளையமாக 29 அல்லது 30-நாட்டு வேகத்தில் சுற்றுகிறது). இவ்வகை கப்பல்கள், நமது பெரிய கப்பல்களை எதிரிகளினுடைய இடிமீன் உடைக்காமல் பாதுகாக்கவும், எதிரிகளின் நாசகாரி கப்பல்களைத் தாக்கித்துரத்தவும், அவர்களுடைய நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களை வேட்டையாடி விரட்டவும், இன்னும் காவற் கப்பல்களால் செய்யப்படும் அநேக வேலைகளைச் செய்யவும் உபயோகமாகயிருக்கின்றது. இவைகள் எதிரிகளின் சண்டைக் கப்பல்களுக்குக் கொடிய விரோதியாக (ஏனென்ருல் இவைகளில் முக்கிய யுத்த முஸ்தீபாக பிராணஹானியான இடிமீன் குண்டுகள் பிரயோகிப்பதற்காக அநேக தொகுதிகளான 4 அல்லது 5 விடுதலைக் குழாய்கள்

இருப்பதாலும்) இருந்துவருவதுடன், இவைகள் ஓடும்பொழுது மைல் கணக்காகப் புகைத் திரைகளை உண்டுபண்ணுவதாலும், சில சமயங்களில் எதிரிக்கப்பல்களைத் துணிவுடன் மோதுவதாலும் இதுகளின்மூலம் தன்னைச்சேர்ந்த கப்பற் தொகுதிகளை எதிரிகளின் இடிமீன்களிடமிருந்து காப்பாற்றுவதாலும், இவைகள் மிகவும் உயர்வான காவற் கப்பல்களாக உபயோகப்படுத்தப் படுகின்றன. இதையும் தவிர இவைகள் அடிக்கடி வேவு பார்ப்பதற்கும், மற்றக் கப்பல்களுக்குத் துணையாகச் செல்லவும் உபயோகிக்கப்படுகிறது. ஆகையால் பிரிடிஷ் கப்பற் படைகள் சமுத்திரங்களுக்கே காவல் நாய்களாய் வைத்துக்கொண்டால், இந்த "நாசகாரி" கப்பல்களை அந்தக் கூட்டத்திலுள்ள சாமர்த்தியமும், தைரியமுமான ஒரு ஜாதி சிறு நாய்களாகச் சொல்லலாம்.

இத்தகைய வகுப்புகளுள்ள கப்பற் படைகள் நீர்மூழ்கிகளுடன் (இவைகளைப் பற்றியும் இந்த இடத்தில் நான் சுருக்கமாக பேசவேண்டும்) சமுத்திரங்களைப் பாதுகாத்துவருகிறது. தற்காலத்திய கடற் படையில் இன்னும் அநேகவிதமான கப்பல்கள் இருந்துவருகிறது. ஆனால் அவைகள் முக்கியமாய் உள்நாட்டு ஜலத்திலேயே வேலை செய்கிறவைகள். அவைகள் பருவகாலத்து மழையையோ, கீழ்திக்கில் உண்டாகும் புயல்காற்றையோ, அல்லது அட்லாண்டிக் பிரதேசங்களின் மூர்க்கமான சண்டமாருதங்களையோ தாங்கும் கருத்துடன் கட்டப்பட்டவைகளல்ல. இவைகளை "வெடிகுண்டு பெருக்கிகள்" என்று சொல்லுகிறது. சிறிய நீராவி யந்திர படகுகளில் சென்றுமீன்பிடிக்கும் தீரச் செம்படவர்களால் அரணுக்கப்பட்டு, "மாற்றப்பட்ட" தங்கள் படகுகளில் எல்லா பருவகாலங்களிலும் அபாயகரமான பிரயாசையுடன், மிதக்கும் அல்லது அமிழ்ந்திக் கிடக்கும் வெடிகுண்டுகளை மரணபயத்தைமீறி பொருக்கச்செய்வதேயாகும். நன்றாக சமுத்திரத்தில் செல்வதும், கடல் சாந்தமாகயிருந்து தான் ஏடுபோல் பாய்ந்து (அநேகமாய் பறக்கிறதாகவே சொல்லக்கூடும்) ஜலப்பரப்பின்பேரில் சில சமயங்களில் ஒரு மணிக்கு 50 நாட்டுகள்வரை செல்லும் படகுகளை மோட்டார் இடிமீன் படகுகள் எனப்படும். மேலும், போர் கப்பல் தளகர்த்தத்துவத்தில் அடங்கிய, கப்பல் ஆகாயப்படை—பறக்கும் படகுகள் அவைகளின் தாய்க்கப்பல்கள், பெரிய ஆகாய விமானப்படை தூக்கிகள் இவைகளைப்பற்றி நான் இன்னும் கூறவில்லை—இருந்தாலும், இவைகளைப்பற்றி விஸ்தரிக்க எனக்கு இங்கே சாவகாசமில்லை. ஏனெனில் பெரிய சேவையின் பின்ளையைப்பற்றி ஒரு நல்ல சரடு விடுவதில்லையாதலால், இந்தச்சண்டைத்துவக்கத்தில், ஜெர்மன் ஒலிபரப்புக் கருவியொன்று ஜெர்மானிய கப்பற்படையால் "H. M. S. கெஸ்டிரல்" தாக்கப்பட்டு மூழ்க்கப்பட்டதாகத் தெரியப்படுத்தியது. இப்பொழுது, "H. M. S. கெஸ்டிரல்" என்பது ஹாம்ஷயரிலுள்ள வின்சஸ்டருக்கு அடுத்த வெளிபாகத்தில், வொர்த்தி டவுன் என்ற இடத்திலுள்ள நமது ராஜரீகக் கடற்கரை ஒலிபரப்பு இடத்தின் உத்தியோக நியமனப் பெயர். இது ஒரு கப்பல் அல்ல. கேவலம் பறக்கும் படகுகள்வந்து தங்குமிடமாகும் என்று தெரிகிறது.

இப்பொழுது நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களைப்பற்றி கொஞ்சம் சொல்லவேண்டும். 1914–1918-ல் நடந்த சண்டையில், யுத்தக்கப்பல்களையும், வியாபாரக்கப்பல்களையும் நாசம்செய்ய நீர்மூழ்கிகள் உபயோகப்படுமென்பதை முதன்முதலில் எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது; ஜெர்மானியர்கள்—நமக்கு மிகவும் நஷ்டம் உண்டு பண்ணும்படி-அக்காலத்தில் இவைகளின் உபயோகத்தை தீவிரமாய் கைக்கொண்டு வேலை செய்தார்கள். அக்காலம் துவக்கி வேகமாய் வேலைகளைப் பூர்த்திசெய்தும், (உதாரணமாக, விமானப்படையால் குறிக்கப்பட்டும், வெடிகுண்டுகளை ஆழ்ந்தபடி மிதக்கவிட்டும்...) பற்பலமார்க்கமாய் இந்த நீர்மூழ்கிகளின் பிராணபயங்கரமான செய்கைகளைத் தடைசெய்து பார்த்தும், இவைகள், பிரிட்டனைப்போன்ற கடலில் ஏராளமான கப்பல்களுள்ள ராஜ்ஜியங்களுக்கு இன்னமும் அடிக்கடி தொல்லைகளாக இருந்துவருகின்றன.

இந்த நீர்மூழ்கியின் மூக்கிய ஆயுதம், இடிமீனேயாகும். இதின் முக்கிய சௌகர்யம் கடலில் மூழ்கி ஒளிந்துகொள்ளும் சாமர்த்தியமே. வெகு சிறிய மரக்கலம்கூட கடலில் வெகு மைல்களுக்குத் தெரியும். ஆனால், நீர்மூழ்கி தண்ணீருக்குள்ளேயே சில அடிகளுகருக் கீழ்போகக்கூடியதுடன், தனது தூரதிருஷ்டி கண்ணாடிமூலம் வேண்டியதைப் பார்த்து, தன் பலிக்குத்தெரியாமல் கிட்ட நெருங்கி வெகு சமீபத்திலிருப்பதால், தப்பாத குறியுடன் தன் பிராணபாயமான ஆயுதத்தைப் பிரயோகித்துவிடுகிறது.

சில நீர்மூழ்கிகள் வெடிகுண்டுகள் (mines)-கூட எடுத்துச்செல்லுகிறது. இவைகளை ஸர்வநிச்சயமான இடங்களில் போட்டுவிடும். மற்றப்படி நீர்மூழ்கியின் நீர்மட்டவேகம் அதிகமில்லை. இதின் அங்கம் துர்ப்பலமாயுள்ளது. தண்ணீருக்குள் அநேக அடிகளுக்கீழ் போடப்பட்ட வெடிகுண்டு வெடிப்பதே, இதை நேரே அடிக்கத்தவறினாலும், இதை உடைத்துவிடவும், கடலுக்கு உபயோகப்படாமலும் செய்துவிடக்கூடும். தவிர ஒருநாசகாரியோ, அல்லது ஒருயந்திரப்படகோ, அல்லது ஒரு மோட்டார் படகோ இதை மோதச்செய்தால் ஒரு காகிதம்போல் இது கிழியக்கூடும். இவ்வளவு ஆபத்துக்குள்பட்ட கடமைகளை எடுத்துக்கொள்ளும். இதன் மாலுமிகள் வெகுநெருக்கடியான இடத்திற்குள் வசிக்க நேருவதுடன் ஜாஸ்தி நாழிகை தண்ணீருக்குள் மூழ்கியிருக்கயிருந்தால் மேன்மேலும் கெட்டுப்போகும் காற்றில் இருந்தும், 40 அடிக்கு மேல் ஆழத்தில் மூழ்கிபோகும்படியிருந்தால் பொட்டையாகவே கப்பலோட்டவும் செய்கிறார்கள். இதையும் தவிர, மேற்கொண்டு அதிக ஆழத்திற்குள் மூழ்க நேர்ந்தால் தண்ணீர் பாரத்தால் முட்டை ஓடுபோல் நசுக்கப்படும் அபாயத்திற்கும் உள்ளாகிறார்கள். இவைகள்தான் நீர்மூழ்கிகளின் ஆரம்பமுடிவுகள். ஒரு கடற்படைக்கும் இவைகளில்லாமல் முடியாது. பிரஞ்சுக்காரரைப்போல் ஜெர்மானியர்கள், யுத்தத்துவக்கத்தில் நமக்குச் சமத்துவமாகவோ அல்லது சற்று ஜாஸ்தியாகவோ இவைகளை வைத்திருந்தவர்கள், அவர்களுக்கு இப்பொழுது தண்ணீருக்கு மேலோடும் கப்பற்படைகள் அநேகமாய் இல்லாமற் போய்விட்ட நிமித்தியம், இந்த நீர்மூழ்கிகள் அவர்கள் கப்பற்படைக் கூட்டத்திற்கு முக்கியபாகமாக எண்ணும்படி நேரிட்டிருக்கிறது.

அவைகளை எவ்வளவு சீக்கிரமாக முடியுமோ அவ்வளவு வேகமாய் கட்டிவருகிறார்கள். இப்பொழுது விச்சி ஆட்களுடன் "பிரஞ்சு கப்பற்படை" கிடைக்க உடன்படிக்கை செய்வதைப்பார்த்தால் முக்கியமாக இந்தக்கடல் மூழ்கிகளை எண்ணித்தான் என்று நான் சந்தேகிக்கிறேன். ஏனென்றால், நமது எளிய சிநேகிதரின் நீர்மட்டத்திற்கு மேலோடும் யுத்தக்கப்பல்கள் நமக்குக் கிடைத்து விட்டதால்தான்.

கப்பல் படைகளைப்பற்றியும், கப்பல்களின் வகுப்புகளைப்பற்றியும் இந்த ஆரம்ப விஸ்தரிப்புடன் இவ்வியாஸம் முடிவடையும். ஆனால் உங்களுக்கு கப்பற் சண்டையைப்பற்றி ஒரு உத்தேசமிருக்வேண்டுமானால் அதற்கனுகுணமான ஒரு டஜன் விஷயங்கள் உங்களுக்குத் தெரிந்திருக்கவேண்டும். உதாரணமாக போர்கப்பற்றளகர்த்த நிர்வாகசபையை எடுத்துக்கொண்டால்—அதனுடைய அநேகம் கிளை அங்கங்களையும் அந்தச் சபை எப்படி ஒரு கப்பல் தொகுதியையோ அல்லது ஒரு தனிக்கப்பலையோ அடக்கி நடத்துகிறதென்பதைப்பற்றியும், அவைகளுக்குச் சண்டைக்கு முன்பாகவும், சண்டை நடக்கும்போதும் எப்படி கட்டளைகள் அனுப்புகிறதென்பதைப்பற்றியும், ஒரு நீர்மூழ்கி எப்படித் தண்ணீரில் மூழ்குகிறதென்பதும், எப்படி பீரங்கிகளில் குண்டுகளைப் போடுகிறதென்பதையும், எப்படிக் குழாய்களில் இடிமீன்களை அடைக்கிறதென்பதும், இந்த வெடிகளின் வேகத்தையும், ஹதம் செய்யும் சக்தியைப் பற்றியும், பிரிடிஷ் கப்பற் படைகளால் உபயோகப்படுத்தப்படும் 16, 15, 14, 8, 6, 4·5, 4 பவுண்டு பீரங்களின் சங்கியைக்கும், தற்கால எதிரிகளால் உபயோகப்படுத்தப் படும் மேற்படி பீரங்கிகளின் சங்கியைக்கும் உள்ள விகிதத்தைப்பற்றியும், ஒரு கப்பற்படை சட்டப்படி அனுஷ்டிக்கக்கூடிய தந்திரங்களைப்பற்றியும், "ஒரு கோடு மேல்", "செய்கை தடை", "அகலப்பக்கம்" அல்லது "சாக்குப் போக்கு" என்ற பதங்களின் பொருள்களைப்பற்றியும், "ராட்னி" என்னும் கப்பலானது முதலில் சுட்டதிசையிலிருந்து 45 டிகிரி தள்ளிச் சுட வேண்டுமானால், எப்படி அதிலுள்ள கோபுரத்துக்குச் சமானமான 16 அங்குல பீரங்கிகளை—ஒவ்வொன்றும் 103 டன் இடையுள்ளது—ஒவ்வொன்றுக்கும் ஏற்பட்ட 5 அல்லது 6 ஆட்களுடனும், அவர்களிருந்துகொண்டு வேலை செய்யும் பலத்த கவசத்தால் சூழப்பட்ட அறைகளுள்பட எல்லாவற்றையும், ஒரு கதவானது தனது கீலில் நகருவதுபோல், திருப்பப்படுவதென்பதைப் பற்றியும், இல்லாவிட்டால் 15 மைல்களுக்கப்பால் அதிவேகமாகப் போய்க்கொண்டிருக்கும், பார்வைக்கு மட்டும் புலப்படக்கூடிய ஒரு உருவத்தை, என்ன விதமாக சமமில்லாததும், மேலும் கீழுமாகவும், வேகமாகவும் நகர்ந்து கொண்டிருக்கிற ஒரு பீடத்தின் பேரிலிருந்து குறிவைத்துச் சுடுகிற தென்பதைப் பற்றியும், இது போன்ற இன்னும் அநேகம் விஷயங்களைப் பற்றியும் உங்களுக்குத் தெரிந்து கொள்ள ஆவலும், பொறுமையுமிருந்தால், நீங்கள் இன்னொரு தினம் பிரசங்கம் வரையில் காத்துக்கேட்கவேண்டும்.

வார யுத்தச் செய்திகள்.

(30—10—40 லிருந்து 6—11—40 வரை).

கிரீஸ்.—அச்சு நாடுகளை, உடல் பெருத்த, தலை சிறுத்த டினஸர் மிருகம் என்று, கடற்படை மந்திரி மிஸ்டர் எ. வி. அலெக்ஸாண்டர் வர்ணித்தது சரியே. இதாலிய குள்ள நரியானது கிரீஸைப் படையெடுத்தது இதற்கு நல்ல திருஷ்டாந்தமாகும். இப்பொழுது நடந்திருக்கும் ஒருவாரச் சண்டையிலிருந்து இதாலிய ராணுவ இலாகா எதிரியின் பலத்தைச் சரியாக மதிக்கவில்லையென்று தெரிகிறது. பிரிடிஷார் துணைபலத் தைரியத்தோடு கிரேக்கியர்கள் வீரப்போர் செய்கிறார்கள். கடைசியாய் வந்திருக்கும் செய்திகளிலிருந்து கோரிட்ஸாவை வளைத்துக்கொண்டு, கிரேக்கியர்கள் கொஞ்சதூரம் ஆல்பேனியாவுக்குள் நுழைந்து விட்டதாகவும், 1,000 இதாலியர்களைக் கைது செய்ததாகவும் தெரிகிறது. இதாலிய விமானக்கூடங்களை கிரேக்க விமானங்கள் தாக்குகின்றன. பர்வம், குளிர்காலமாய் இருப்பதாலும், பிரதேசம், மலையாய் இருப்பதாலும் முன்னேறமுடியவில்லை என்று இதாலியக் கக்ஷியார்கள் சொல்லிக்கொள்ளுகிறார்கள். இது பிரயோஜன மற்ற சால்ஜாப்பாகும். மலைகளிருப்பது ஏற்கனவே தெரியாதா? அதற்குத் தகுந்த ஏற்பாடுகள் செய்து கொள்ளாதது புத்தி ஹீனம்தானே? ஆல்பேனியர் களும் கலகம் செய்கிறார்களென்று தெரிகிறது.

வேறு போர் முனைகளில் யுத்தம் செய்துகொண்டிருக்கும் இச்சமயத்திலும் பிரிடன், சொன்ன சொல்தவறாது, உதவியை கிரீஸுக்கு விரைவாய் அனுப்பிக் கொண்டிருக்கிறது. பிரிடிஷ் சைன்யங்கள் கிரீடில் இறங்கி விட்டன. காரின்த், இஜீயன் குடாக்கடல்களில் கடல்-வெடிகள் போட்டாய்விட்டன; பிரிடிஷ் யுத்தக்கப்பல்கள் வந்துவிட்டன. அவைகளில், ஆஸ்திரேலிய 'ரைநெக்' கப்பல் ஒன்று; கடற்படையின் அங்க விமானங்கள், ஆதன்ஸுக்குச் சமீபத்திலுள்ள ஸ்டாம்பேலியாவென்ற இதாலிய விமான நிலயத்தைத் தாக்கின. பிரிடிஷ்—ஆகாயப்படை, ஆல்பேனியாவில் இதாலியப் பிரதேசத்தின் தலை நகராகிய டிரானாவையும், இதாலியிலுள்ள நேபிள்ஸையும் தாக்கிவிட்டன. நேபிள்ஸில், எண்ணெய் சுத்தி சாலைகளும், எண்ணெய்த் தொட்டிகளும், ரெயில்வே ஜங்ஷன்களும் எதிர்க்கப்பட்டன. பிரிடிஷ் விமானிகள் வெகு உத்ஸாகத்தோடு நேபிள்ஸைத் தகர்த்தார்கள். "நேபிள்ஸை ஒரு முறை குலுக்கிவிட்டோம். இந்த நகரத்தின் அருகாமையிலிருக்கும் வெஸுவியஸ் என்ற எரிமலை நேபிள்ஸை குலுக்குவது போல் நாங்களும் குலுக்குவதில் உத்ஸாகப்பட்டோம்" என்று ஒரு விமானத்தலைவர் கூறினார்.

காரின்த், பாட்ராஸ், ஆதன்ஸ், அக்ரினன், லெபான்டோ, மெட்ஸாவோ, ஸலோனிகா, கார்பியூ, லாரிஸா, பைலாஸ், பாதாஸ், ஜானினா, மெட்ஸாவோ கானீ (கிரீட் தீவில்) முதலிய இடங்களில் இதாலிய விமானங்கள் குண்டுகளைப் போட்டன. வழக்கம்போல, பாதுகாப்பில்லாத ஊர்களையும், பொது ஜனங் களையும் எதிர்த்தார்கள். கார்பியூவில் 90 ஊரார்கள் கொல்லப்பட்டார்கள்.

குள்ள நரியின் ஸ்வபாவத்தை ஒத்து இதாலியர்கள் பாசாங்குகள் செய்து ஏமாற்றப் பார்க்கிறார்கள். கிரேக்க அடையாளங்களோடு ஒரு இதாலிய விமானம் கார்பியூவுக்கு வந்தது; கிரேக்கியக் கொடியோடு மற்றொரு விமானம் ஆதன்ஸுக்குள் நுழைந்து பிரிடிஷ் விமானமொன்றைக் கண்டவுடன் ஓடிவிட்டது.

எபைரஸ் பிரதேசத்தில் சற்று முன்னேறியதாக இதாலியர் சொல்லிக் கொள்ளுகிறார்கள்.

சிறு கஷ்டத்தோடு பெரு வெற்றியை அடைய முஸோலினி யோசித்திருந்தால், அது இப்பொழுது தடைபட்டு விட்டது. சண்டையை ஆரம்பித்த அவசரம்போல் சண்டை முடியப்போவதில்லை.

கிர்க்யூவில் அவஸர அவஸரமாய் விமான நிலயத்தைக் கட்டிக்கொண்டும், பல்கேரியா, யுகோஸ்லெவியா எல்லைப்புறத்தில் ஜெர்மனி சைன்யங்களைச் சேர்த்துக்கொண்டிருப்பதாயும் கேள்வி. இதில் பாசாங்குமிருக்கலாம்.

கிரீஸுக்கு நண்பராகத் துருக்கி நிற்கிறது. துருக்கி தேசீய ஸபை நவம்பர் முதல் தேதி கூடியபோது ஹிஸ் எக்ஸலென்ஸி இஸ்மத் இனுநு என்ற தலைவர், கிரீஸை, துருக்கியின் அயல்நாட்டுக்காரரென்றும், நண்பர் என்றும் சொல்லி அனுதாபம்காட்டி, துருக்கிக்கும் பிரிடனுக்கும் உள்ள சிநேகம் பலமானதென்றும், அசைக்க முடியாததென்றும் எடுத்து உரைத்தார்.

பிரான்ஸ்.—முஸோலினியின் சூழ்ச்சி கிரீஸில் பலிக்காததுபோல, ஹிட்லர், ஸ்பெயினை, பொய் ஸ்தோத்திரம் செய்து ஏமாற்றப் பார்த்ததும், பிரான்ஸைப் பங்குபோட்டுக்கொள்ளப் பார்த்ததும், பலிக்கவில்லையென்று தோன்றுகிறது. 100,000 உருளைக்கிழங்குகளை 520 டிரக்குகளில் ஏற்றி அனுப்பி ஏமாற்றப் பார்த்ததற்கு விஷி—கிழவர்கள் சம்மதிக்கவில்லை. பிரிடனை எதிர்க்க பிரான்ஸுக்கு லஞ்சம் கொடுக்கும் அவசியம் ஏற்பட்டது. ஆனால் இதாலியானது தன் பாகத்தை அதாவது, கார்ஸிகா, ஸேவாய் டியூனிஸை பிரான்ஸிலிருந்து எடுத்துக்கொள்ளுவேனென்றது. இதற்காக ஹிட்லர் பிளாரென்ஸுக்கு ஓடி, முஸோலினியைச் சந்தித்து அவரை பிரெஞ்சு பாகங்களைக் கோரவேண்டாம் என்றும், அதற்குப் பதிலாக கிரீஸை எடுத்துக்கொள்ளலாமென்றும் சொன்னதாக வதந்தி. பிரான்ஸைத் திருப்தி செய்ய லோரேனையும் கொடுத்து, ஆக்ரமிக்கப்படாத பிரெஞ்சு பிரதேசத்தை வட புறத்தில் சற்று அதிகப்படுத்தி மேற் சொன்ன 100,000 உருளைக்கிழங்குகளும் கொடுக்க வாக்களிக்கப்பட்டதாம். இந்த உபகாரங்களுக்குப் பிரதியாக பிடேன் ஜெர்மனியோடு, பொருள் ஆதாரக் காரியங்களிலும், ராஜீயக் காரியங்களிலும் ஒத்துழைத்து, பிரிடனுக்கு விரோதமாக மத்தியதரைக் கடலில் இரு கரைகளிலும் பிரான்ஸுக்குச் சொந்தமான ராணுவ நிலயங்களை இரவல் கொடுக்க சம்மதித்திருக்கிறாராம். பிடேன் இது வரையில் பிரான்ஸின்—பிதாவென்று பட்டம் வகித்தார். இனி 'தலைவர்' என்று கூப்பிடப்படுவர். முதல் பெயர் அழகானது: இரண்டாம் பெயர் கோரமானது.

பிரான்ஸ் இன்னும் பேரம் பேசிக்கொண்டிருக்கிறது போல் தோன்றுகிறது. எவ்வளவுக் கெவ்வளவு பிரிடனுக்கு மத்தியதரைக்கடலில் பலம் அதிகப் படுகிறதோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு, பிரான்ஸ் பேரம் செய்யலாம். ஆகையால், பிரான்ஸ் பிழைக்க இன்னும் இடமிருக்கிறது. இப்பொழுது அதன் அதிகாரிகள் கைதிகள் போலும், ஜெயில் டிரஸ்டிகள் போல் நடத்தப்படுகிறார்கள். பிரிடன் எதிர்ப்பு அதிகப்படப்பட, ஹிட்லர் பிரான்ஸை பொம்மைபோல் ஆட்டி வைப்பது நின்று, ஜன நாயக ஆக்ஷி முடிவில் ஏற்படும்.

எம். லவால் அயல்நாட்டு மந்திரியாகவும், எம் பாடுவின், ஸமஸ்தானக் காரியதரிசியாகவும் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் முதலாவதாக, பிரிடிஷ் ஒலிபரப்பைப் பொது ஸ்தலங்களில் பிரெஞ்சுக்காரர்கள் கேட்கக் கூடாதென்று உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள்.

வட ஆபிரிக்கா.—31-ம் தேதியன்று மெர்ஸா மாட்ருவில் நடந்த விமானப் போரில் இதாலியர்கள் முழுத்தோல்வியடைந்தார்கள். சண்டையில் கலந்து கொண்ட 12 இதாலிய விமானங்களில், 4 சுட்டுத்தள்ளப்பட்டன; 4 பழுதாயின; 4 நிலயத்துக்குத் திரும்பவில்லை போலும். பிரிடிஷ் விமானிகள் சாமர்த்தியமாய் எதிர்த்ததையும் எதிரியின் விமானங்கள் தீப்பிடித்து, மத்தியதரைக்கடலில் விழுவதையும் பார்த்து அங்கிருந்த பிரிடிஷ் துருப்புகள் உத்ஸாகப்பட்டன.

மாஜி (அபிஸீனியாவில்), பெங்காஸி, டேர்ணு (லிபியாவில்), டொப்ருக், ஸொல்லம், கேஸா (லிபியாவில்) முதலிய இடங்களைப் பிரிடிஷ் விமானங்கள் தாக்கின.

ஞாயிற்றுக்கிழமை யன்று பகல் நேரத்தில் விமான எதிர்ப்பு எச்சரிக்கை கைரோவில் கொடுக்கப்பட்டது.

அபிஸீனியாவில் வசிக்கும் இதாலியப் பிரஜைகளை ஹாஜ்யாத்திரைக்குச் செங் கடல் வழியாக, மெக்காவுக்கு இந்த வருஷம் கூட்டிக்கொண்டுபோகமுடியாது. முஸோலினி, அதற்குப் பதிலாக, அபிஸீனியாவிலேயே ஹாரார் என்ற ஸ்தலத் துக்கு யாத்திரைபோக அராபியர்களைச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார். இந்த அராபியர்களெல்லோரும் வியவசாயிகள். மெக்காவுக்கு இவர்கள் போனால் எங்கே திரும்பிவரமாட்டார்களோ வென்ற சந்தேகமுமிருக்கிறது. பிரிடிஷ் கவர்ன்மெண்டு யாத்திரையைத் தடுப்பதாகப் புகார் செய்யப்படுகிறது. மெக்காவைத்தவிர மற்ற எந்தவிடத்துக்கும் யாத்திரைபோவது சாஸ்திர (குருனுக்கு) விரோதமென்றும், மெக்காவுக்குத்தீங்கு நேரிட்டால் உலகமே அழிந்துபோய்விடுமென்றும், முஸோலினி இதற்குத்தான் தலைப்பட்டிருப்பதாக வும் அராபியர்கள் அபிப்பிராயப்படுகிறார்கள்.

இந்தியா நவம்பர் முதல் தேதியன்று, இந்திய முகமதியர்கள் முஸ்லீம் தேசங்களின் க்ஷேமத்தைக் கருதிப் பிரார்த்தனைகள் செய்தார்கள். அதே தினத்தில், லண்டனிலிருக்கும் 300 முகமதியர்கள்கூடி, முஸோலினியின்

நாசத்துக்காகப் பிரார்த்தனை செய்தார்கள். அப்பொழுது முஸோலினி 'இஸ்லாமுக்குச் சத்துருவென்றும், 'மோசக்காரன்' என்றும், திட்டி, அவன் பெரிய சாபத்துக்குள்ளாவான் என்றும் சொன்னார்கள்.

அதே தேதியில் ராயல்—இந்திய—கடற்படைக்கு ஒரு புது யுத்தக்கப்பல் சேர்க்கப்பட்டு உற்பத்திச் சாலையிலிருந்து வெளியேற்றப்பட்டது. அந்தப் பிரமேயத்தில் இந்திய மந்திரி, பிரஸன்னமாயிருந்து பேசியதாவது :—

முன்னைக்காட்டிலும் இந்தியக்-கப்பற்-படை மூன்றுபங்கு இப்பொழுது பெருக்கப்பட்டிருக்கிறது. புதுக் கப்பல்கள் மேலும் சேர்க்கப்படப்போகின்றன. இது இந்தியாவுக்குப் புதிதாக ஏற்பட்ட படை. இதன் உத்தியோகஸ்தர்களும் சமீபத்தில் நியமிக்கப்பட்ட இந்தியர்கள். இவர்கள் வெகு உத்ஸாகத்தோடு பலமாய் வேலை பார்க்கிறார்கள். தேசிய உணர்ச்சி இந்தியாவில் பலப்படப்பட, பொருள் நிலையும் அதிகப்பட, இந்தியக் கப்பற் படை விருத்தியடையும். அதிலிருந்து இந்தியாவுக்கு ஸாம்ராஜ்யத்தில் இதர நாடுகளைப்போல் ஸ்வதந்திரங்கள் ஏற்படும்."

செவ்வாய்க்கிழமையன்று, டில்லியில், ஸென்டிரல் அஸெம்பிளி, அதாவது மத்திய-ஸபையில், நிதி மந்திரி ஸர்-ஜெரிமிரேஸ்மான், யுத்தத்திற்காக வரும்படியின்மேல் போடும் வரிகளை 100-க்கு 25-பாகம் உயர்த்தப்போவதாகச் சொன்னபோது, பின்வருமாறு, இந்தியாவில் யுத்தத்துக்காக இதுவரையில் செய்திருக்கும் முயற்சிகளைப்பற்றி விவரித்துப் பேசினார்.

ஏறக்குறைய 5 லக்ஷம் சைன்யம் இந்தியாவில் புதிதாகத் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் அநேகவிதப் படைகளுண்டு. அவைகளுக்கு, பயிற்சிகளோடு நவீன முறையில் தயாரிக்கப்பட்ட யந்திர—ஆயுதங்களும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. படைகளை ஏற்றிப்போக மோட்டார் வண்டிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. பழக்குவதற்கு சௌகரியங்களும், வேண்டிய தளவாடங்களும் அதிகப்படப்பட ஆட்களும் அதிகமாகச் சேர்க்கப்படும்.

இதுவரையில், வெளிநாடுகளிலிருக்கும், இந்திய பாதுகாப்பு ஸ்தலங்களுக்கு 60,000 துருப்புகள் கடல் மார்க்கமாய்ப் போயிருக்கின்றன. 100,000 பேர்கள் சைன்யத்தில் சேர்ந்திருக்கிறார்கள். இவர்களில் அநேகம் பேர்களை ஏற்கனவே பழக்கியாய் விட்டது.

85 புது மோட்டார்—லாரி படைகள் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இக்காலத்துச் சைன்யங்களுக்கு அவச்யமான மோட்டார் வண்டிகள் 5,000 லிருந்து 30,000மாக அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அடுத்த வருஷம் இது இரட்டிக்கப்படும். ஆரம்பத்தில் கவசம் போத்திய வண்டிகள் இந்தியாவில் செய்ய முடியாமலிருந்து இப்பொழுது சீக்கிரத்தில் நூறு, நூறு டன்கள் கணக்காக கவசத் தகடுகள் தயாரிக்கப்போவதால், அடுத்தவருஷம் 3,000 கவசம் போட்ட வண்டிகள் தயாராகும்.

இங்கிலாந்திலிருந்து ஆர்டர் கிடைத்ததால் இந்தியாவிலுள்ள வெடிமருந்து உற்பத்தி சாலைகள் பலப்படுத்தப்பட்டு, இந்தியாவுக்கு வேண்டியதைக்காட்டிலும் வெகு அதிகமாக, பலவகை யுத்த சாமான்கள் இந்தியாவில் செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

100,000,000 சிறு தோட்டாக்களும், 400,000 பெரிய தோட்டாக்களும், நூற்றுக்கணக்கான டன்கள் கார்டைட் (cordyte) வெடிமருந்தும், 250,000 வெடிகளும், ராணுவ உடுப்புகளின் பல பல பாகங்களும் செய்யப்பட்டு கப்பல்களில் அனுமதிக்கப் பட்டிருக்கின்றன.

ராயல்—இந்தியன்—கடற்படைக்குப் புது கப்பல்கள் (sloops) சேர்க்கப் பட்டு இருக்கின்றன. இவைகள் பிரிடிஷ் ராயல் நேவியோடுஒத்துழைத்து இந்திய துறைமுகங்களைப் பாதுகாக்கின்றன. கடல்—வெடிகளை ஒதுக்கும் கப்பல்களும், நீர்மூழ்கிகளைக் கண்டுபிடிக்கும் பாராக் கப்பல்களும் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. நவீன முறைப்படி இங்கிலாந்தில் கட்டப்பட்டு புது யுத்தக்கப்பல்கள் (sloops) இந்தியாவுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன.

இந்திய துறைமுகங்களில் பலமான கப்பல்கள் கடல்—வெடிகளை ஒதுக்கவும், நீர்மூழ்கிகளைக் கண்டுபிடிக்கவும் கட்டப்படுகின்றன. இவைகளில் சில பெரிய கப்பல்கள். காலி இடங்களிலெல்லாம் இவைகள் கட்டப்படுகின்றன. கீழ், மேல் உத்தியோகஸ்தர்களும், சிப்பந்திகளும் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

இந்திய விமானப்படையை அதிகப்படுத்தவேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யப் பட்டுவருகின்றன. இப்படையைச்சேர்ந்த வாலண்டியர்—ரிஸர்வ் படை கரைகளைப் பாதுகாக்கின்றன. 300 விமானிகளையும், 2,000 மெகானிக்குகளையும் தயாரிப்பதற்காக ஏற்பாடுகள் துரிதமாய் நடந்துகொண்டு வருகின்றன. 50 விமான உத்தியோகஸ்தர்களைப்பறப்பதற்கும் நிலய வேலைகளிலும் பழக்க, பள்ளிக்கூடம் ஒன்று சமீபத்தில் திறக்கப்பட்டது.

ஆகாயப் படையின் 'டெக்னிகல்' பள்ளிக்கூடம் ஒன்று 300 விமானிகளைப் பழக்கப் பெரிதாக்கப்பட்டிருக்கிறது. புது மாதிரியான விமானங்களை வைக்கக் கூடங்களும, யுத்த-விமானப் படைகளை நிறுத்த நிலயங்களும் வெகு விரைவாய்க் கட்டப்பட்டு வருகின்றன.

விமானிகளைப் பழக்குவதற்கு வேண்டிய விமானங்கள் பிரிடனிலிருந்து வந்திருக்கினறன. இந்தியாவிலேயே விமானங்கள் கட்ட ஏற்பாடுகளாய்க் கொண்டிருக்கின்றன. அதற்கு வேண்டிய யந்திரங்க (மெஷீன்க)ளும், சாமான்களும் கிடைத்தவுடன் வேலை துவக்கப்படும்.

விமானங்களுக்கு பெட்ரோலைச் சேகரிக்கவும், மசை-எண்ணெய் இந்தியாவில் செய்யவும் நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன."

ஸாம்ராஜ்ய-கீழ்-பிரதேச நாடுகளின் ஸபை இரண்டு கமிட்டிகளாக டில்லியில் வேலை செய்து வருவது ஞாபகத்திலிருக்கலாம். இவைகள் இப்பொழுது, வேறு 12 உள்-கமிட்டிகளை நியமித்துக்கொண்டு ஜரூராக யுத்த-சாமான்கள் ஸப்ளை விஷயங்களை கவனிக்கின்றன.

பிரிடிஷ்-விமான எதிர்ப்புகள்.—மாரிகாலம் வந்தும் ஜெர்மனியை பிரிடிஷ் விமானங்கள் எதிர்த்துக்கொண்டுதானிருக்கின்றன. 30-ம் தேதியன்று பனி மழை அதிகம். விமானிகள் பனியால் மூடப்பட்டு, பனி பொம்மைகள் போல் தோன்றினார்கள். பெர்லினைத் தாக்கப் போன விமானங்கள் வழிதப்பி ரூருக்கு வந்தன. எதிர்ப்பட்ட எண்ணெய்-சுத்தி-சாலைகளையும், ரெயில்வே ஜங்க்ஷன் களையும் தாக்கின. வெள்ளிக்கிழமையன்று, இது வரையில்லாத கடுமையோடு பெர்லின் இரண்டு மணி நேரம் எதிர்க்கப்பட்டு, தீப்பிடித்தது, 150 மைல் தூரத்தில் ஜுவாலை தெரிந்தது. முக்கியமான ரெயில்-பாதைகளும், விமானக்-கூடங்களும், எண்ணெய்-சாலைகளும் மின்சார-சக்தி-உற்பத்திசாலைகளும் பழுதாயின; இதன் விவரங்கள் இந்தச் செய்திச் சுருக்கத்தின் கோடியில் பார்க்கலாம்.

லண்டன் நகரத்து பாதிரியவர்கள் கணக்கிட்டிருக்கிறபடி 32 கோவில்களை இடித்து, மேலும் 47 கோவில்களைப் பழுதாக்கியதைத் தவிர வேறு ராணுவ-நிலயங்களொன்றையும் ஜெர்மனி சேதப்படுத்தவில்லை. இந்த 3 மாதங்களாக நடந்த எதிர்ப்பில் பிரிடிஷ் விமானம் ஒன்று சேதமானால் ஜெர்மன் விமானங்கள் மூன்றும், விமானிகள் 14 பேர்களும் சேதப்பட்டிருக்கிறார்கள். பலபல யுக்திகளைச் செய்தும், ஜெர்மானியர் செய்யும் எதிர்ப்பு அசந்துபோய்விட்டது. ஆகஸ்டிலிருந்து இதுவரையில் 2,433 ஜெர்மன் விமானங்கள் பிரிடிஷ் விமானங்களுக்கும், நில-பீரங்கிகளுக்கும் இரையாய் விட்டன. 6,000 ஜெர்மன்-விமானிகள் இறந்தோ, அல்லது கைது செய்யப்பட்டோ, நஷ்டமாய் விட்டார்கள். பகல் காலத்தில் ஜெர்மன்-விமானங்கள் இப்பொழுது அதிகமாய் வருவதில்லை. இரவில் ஏதோ சில விமானங்கள் வந்து, சில குண்டுகளைப் போட்டுவிட்டு, பிரிடிஷ்-விமானங்களோடு கை கலக்கப்பயந்து ஓடிவிடுகின்றன. இந்தக் காரணங்களால் பிரிடனைப் படையெடுக்க ஜெர்மனி செய்த மின்னல் எதிர்ப்பு வீணாயிற்றென்று நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது.

கடல்-சண்டை-எம்பிரஸ்-அப்-பிரிடன் என்ற கனடிய கப்பல் எதிரி-விமானத்தால் எதிர்க்கப்பட்டு, உடைந்து, அமிழ்ந்து போயிற்று.

புது யந்திரம் ஒன்றைக்கொண்டு ஜிப்ரால்டரிலிருக்கும் கப்பல்களை எதிர்க்க இதாலியர்கள் செய்த முயற்சி வீணாயிற்று.

10,000 டன் நிறையுள்ள பாரன்-எர்ஸ்கின் என்ற யுத்தக் கப்பலைச் சுட்டு இதாலியர் வீழ்த்திவிட்டதாகவும், அதில் சண்டை செய்த இதாலி கப்பலின் தலைவருக்கும், மாலுமிகளுக்கும், ஒரு வெள்ளிப் பதக்கம், 2 வெங்கல-பதக்கங்கள், 9 ராணுவ-சிலுவைப்பதக்கங்கள் பரிசளிக்கப்பட்டன. ஐயோ பாவம், கப்பல் 3,657 டன் நிறைகொண்டதுதான்—அது யுத்தக்கப்பலல்ல, வியாபாரக் கப்பல் தான். அது முழுகவில்லை, இம்பொழுது கடலில் ஓடிக்கொண்டுதான் இருக்கிறது.

தூர-கீழ்-பிரதேசம்.—லங்சோவைத் திருப்பிப் பிடித்துக்கொண்டதாகவும், புதன்கிழமை நாகிங்கை கைவசப்படுத்திக்கொண்டதாயும், குவாங்கிஸி பிரதேசத்திலிருந்து ஜப்பானியர்களை விரட்டி விட்டதாயும் சைனா சொல்லிக்கொள்ளுகிறது.

அமெரிக்கா.—பிரிடனுடைய ஆப்த நண்பரான ரூஸ்வெல்டி, பெருவாரான வோட்டுகளைப்பெற்று, மூன்றும்முறை யுனைடெட்-ஸ்டேட்ஸின் தலைவராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டிருக்கிறார்.

தேதி.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமானப் படையெடுப்புகளின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டம்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டமும்; படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
27—10—40. (ஞாயிற்றுக்கிழமை).			
	ஜெர்மனி, ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.		
	பகலில்.—துணைக்காவல் கப்பல்கள்—பிரஞ்சு (French), டச்சு (Dutch)க் கடற்கரைகள்.		
	இரவில்.—ஸ்கோடா (Skoda) யுத்த தளவாடங்கள் உற்பத்திச்சாலை-ஸெகோஸ்லோவகியா (Czecho-slovakia)வி லுள்ள பில்ஸென் (Pilsen).	……	750 மைல்கள் போய் விட்டுத் திரும்பின. பல இடங்களில் தீயும், வெடிச்சத்தமும் கிளம்பின.
	எண்ணெய் சுத்திசெய்யும் ஆலைகள், எண்ணெய் ஆலைகள்.—ஹாம்பர்க் (Hamburg), ஆஸ்டர்மூர் (Ostermoor), ஹானோவர் (Hanover), கெல்ஸன் கர்ச்சன் (Gelsenkirchen), மாக்டீபர்க் (Magdeburg).	……	தீப்பிடித்தது.
	கப்பல் நிற்குமிடங்கள்.—வில்ஹெல்ம்ஷாவன் (Wilhelmshaven), ஹாம்பர்க் (Hamburg).	……	சேதமாயின.
	சாமான் கிடங்குகள்.-க்ரபெல்ட் (Krefeld), ஹாம் (Hamm), மான்ஹீம் (Mannheim).	……	தீப்பிடித்தது.
	சானல் (Channel) துறைமுகங்கள்.—ஆண்ட்வர்ப் (Antwerp), ப்ளஷிங் (Flushing), ஆஸ்டெண்ட் (Ostend), லோரியண்ட் (Lorient).	1 விமானம்.	பலமாகத் தகர்க்கப் பட்டது.
	இதாலிய ஆபிரிக்கா (Africa).		
	லிபியா (Libya)வில் ராணுவ நிலயங்கள்.-பென்காஸி (Benghazi), டெர்ணு (Derna).	……	பல கட்டடங்கள் சேதமாயின.
	சைன்யங்கள் வசிக்குமிடம், துறைமுகம்.—எரிடிரியா (Eritrea)வில் அஸ்ஸாப்.	நஷ்டமில்லை.	எங்கும் தீப்பிடித்தது.

தேதி.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமானப் படையெடுப்புகளின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டம்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டமும்; படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
28—10—40. (திங்கட்கிழமை.)			
	ஜெர்மனி, ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.		
	கட்டிக்கொண்டிருக்கும் யுத்தக்கப்பல்கள்.— ஹாம்பர்க் (Hamburg), ப்ரமன் (Bremen), கீல் (Kiel).	......	பலத்த சேதம். பல இடங்களில் தீப்பிடித்தன.
	கடற்படை நிலயங்கள்.—வில்ஹெல்ம் ஷாவன் (Wilhelmshaven), எம்டன் (Emden), கக்ஸ்ஹாவன் (Cuxhaven).	......	சைன்யங்கள் வசிக்கு மிடங்கள்; கப்பல் கட்டும் இடங்கள் எல்லாம் சேதமாயின.
	கப்பல்கள்.—புலாயின் (Boulogne) துறைமுகம்.		
	எண்ணெய் ஆலைகள்.——ஹோம்பர்க் (Homburg), கொலோன் (Cologne), ஹாம்பர்க் (Hamburg).	......	தீப்பிடித்தது.
	முக்கியமான ரயில்வே ஸ்டேஷன்கள்.— க்ரபெல்ட் (Krefeld), கொலோன் (Cologne), காப்லென்ஸ் (Coblenz), மான்ஹீம் (Mannheim).	......	பலத்த நஷ்டம்.
	19 விமான நிலயங்கள், பல விமானஞ்சுடும் பீரங்கிகள்.—ஜெர்மனி (Germany), ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.	......	பல விமானஞ்சுடும் பீரங்கிகள் தகர்க்கப்பட்டன.
	இதாலிய டோடிகனீஸ் (Dodecanese).		
	விமான நிலயம்.—ஸ்டாம்பாலியா (Stampalia) தீவின் தலைநகரமான மால்டிஸானா (Maltezana).	......	சேதமாக்கப்பட்டது, வெடி மருந்துகள் நாசமாகியது.
29—10—40. (செவ்வாய்க்கிழமை).			
	ஜெர்மனி, ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.		
	ஜெர்மனியின் தலைநகரமான பெர்லின் (Berlin).	......	பல இடங்களில் தீப்பிடித்தது. பலத்த சேதம்.
	எண்ணெய் ஆலைகள்.—ஹோம்பர்க் (Homburg), ஸ்டர்கிரேட் (Sterkrade), மாக்டீபர்க் (Magdeburg).	.....	தீ ஜ்வாலை கிளம்பியது.

தேதி. பிரிடிஷ், கிரேக்க விமானப் படையெடுப்புகளின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டம்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டமும்; படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
29—10—40. (செவ்வாய்க்கிழமை)—தொடர்ச்சி.		
எண்ணெய் சுத்திசெய்யும் ஆலைகள்.—லூனா (Leuna), கெல்ஸன்கர்ச்சன் (Gelsenkirchen).	......	தீப்பிடித்தது.
கப்பல் கட்டுமிடங்கள், கப்பல் நிற்குமிடங்கள்.—ப்ரமன் (Bremen), வில்ஹெல்ம்ஷாவன் (Wilhelmshaven), டென்ஹெல்டர் (Denhelder), இஜ்ம்யூடென் (Ijmuiden), ப்ளஷிங் (Flushing), ஆஸ்டெண்ட் (Ostend).	......	படுசேதமாயிற்று.
தொழிற்சாலைகள்.—லீப்ஸிக் (Leipzig).		
க்ருப்ஸ் (Krupps) தொழிற்சாலை.—எஸ்ஸன் (Essen).	......	சேதமாயிற்று.
ஆற்றின் மேல் பாலம்.—ஸ்ட்ரால்ஸண்ட் (Stralsund).		
ரயில்வே ஜங்ஷன்கள்.—ரூர் (Ruhr).		
சாமான் கிடங்குகள்.—மன்ஸ்டர் (Munster).	......	தீ வானளாவியது.
ரயில் பாதைகள், விமான நிலயங்கள், ஆகாச விளக்குகள், விமானஞ்சுடும் பீரங்கிகள் இருக்கும் இடங்கள்.—ஜெர்மனி (Germany), ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.	......	தகர்க்கப்பட்டன.
இதாலிய அல்பேனியா (Albania).		
இதாலிய துருப்புகள்.—வடக்கு யுத்த களத்தில் மேற்குப்பகுதியில்.	......	நஷ்டம் அதிகம்.
இதாலிய ஆபிரிக்கா (Africa).		
சைன்யங்கள் தங்குமிடம்.—ல்யூ பெர்ராண்டி (Lugh Ferrandi).		
30—10—40. (புதன்கிழமை).		
ஜெர்மனி, ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.		
துறைமுகத்திலுள்ள கட்டடங்கள்.—செர்பரோ (Cherbourg).	......	சேதமாயின.
4 ஈ-படகுகள்.—நடு சமுத்திரத்தில் 20 மைல்களுக்கப்பால்.		

தேதி.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமானப் படையெடுப்புகளின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷ் கிரேக்க விமான நஷ்டம்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டமும்; படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
30—10—40. (புதன்கிழமை)—தொடர்ச்சி.			
	"படையெடுப்பு" துறைமுகங்கள்.—ஆண்ட்வர்ப் (Antwerp), ப்ளஷிங் (Flushing), ஆஸ்டெண்ட் (Ostend).	......	படுசேதத்திற்குள்ளாக்கப்பட்டன.
	துறைமுகங்கள்.—எம்டன் (Emden), வால்செரன் (Walcheren) கால்வாய்.	......	1 விமானம்.
	இதாலி (Italy), கிரீஸ் (Greece).		
	வேவு பார்த்தல்.—கிரேக்க (Greek), இதாலிய (Italian) கடற்கரை நெடுக.	......	1 விமானம் சுட்டு வீழ்த்தப்பட்டது.
31—10—40. (வியாழக்கிழமை).			
	ஜெர்மனி, ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.		
	பகலில்.—ஒரு வியாபாரக் கப்பல்.—நார்வே (Norway)க் கடற்கரை.	1 விமானம்.	குண்டு நேராக அதன் மேல் விழுந்தது.
	இரவில்.—காலநிலைமை கோளாராயிருந்ததால் ஐரோப்பாவி (Europe)ல் படையெடுப்பில்லை.		
	இதாலிய ஆபிரிக்கா (Africa).		
	கப்பல்கள்.—டெர்ணு (Derna) ...	......	கப்பல்களுக்குச் சேதம்.
	கப்பற்படை சைன்யங்கள் வசிக்குமிடம்.—டொப்ருக் (Tobruk).	......	சேதமாயிற்று.
	தரையிலிருக்கும் விமானங்கள்.—மெனுஸ்டிர் (Menastir).		
	சாமான் கிடங்குகள், ராணுவ கட்டடங்கள்.—பார்டியா (Bardia), டொப்ருக் (Tobruk), லிபியா (Libya), டெக்லீன் (Teclean), கெர்னீட் (Kernete), லூ பெர்ராண்டி (Lugh Ferrandi), மஸாவா (Massawa).		
	ஸோலம் (Sollum), கஸாலா (Gazala).		
	வேவு பார்த்தல்.—விரோதி நாடுகள்.		
	இதாலி (Italy).		
	எண்ணெய் சுத்திசெய்யுமிடங்கள், எண்ணெய்த் தொட்டிகள், ரயில்வே ஜங்ஷன்.—நேபிள்ஸ் (Naples).	......	எங்கும் ஒரே தீமயம். பல சுற்றுப்புறங்கள் சேதமாயின.

தேதி.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமானப் படையெடுப்புகளின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷ் கிரேக்க விமான நஷ்டம்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டமும்; படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
31—10—40. (வியாழக்கிழமை)—தொடர்ச்சி.			
	அல்பேனியா (Albania).		
	துருப்புகள்.—அல்பேனிய எல்லைப்புறம்.		
	அல்பேனியா (Albania)வுக்கு தலைநகரான டிராஞ (Tirana).	......	பலமாகச் சேதமாக்கப்பட்டது.
1—11—40. (வெள்ளிக்கிழமை)—			
	ஜெர்மனி, ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகள்.		
	ஸ்லீஸிஷர் (Schlesischer) ரயில்வே ஸ்டேஷன், பாட்ஸ்டாமர் (Potsdamer) ஸ்டேஷனுக்கும், அன்ஹால்டர் (Anhalter) ஸ்டேஷனுக்கும் மத்தியிலுள்ள ரயில்வண்டிகள் நிறுத்திவைக்கப்படும் இடங்கள்; இன்னும் மற்ற ராணுவ முக்யத்வம் வாய்த்த இடங்கள்—பேர்லின் (Berlin).	......	இதுவரையில் இதுதான் பெரிய விமானப்படையெடுப்பு. பல இடங்களில் தீப்பிடித்தன. சேதம் அதிகம்.
	மின்சார உற்பத்திச்சாலைகள்.—கிளங்கன்பர்க் (Kligenburg), சார்லட்டன்பர்க் (Charlottenburg)	......	பலத்த சேதம்.
	எண்ணெய் ஆலைகள்.— மாக்டீபர்க் (Magdeburg).	......	தீப்பிடித்தது.
	தொழிற்சாலை.—கெல்ஸன்கர்ச்சன் (Gelsenkirchen)		
	க்ருப்ஸ் (Krupps) தொழிற்சாலை.—எஸ்ஸன் (Essen).	......	சேதமாயிற்று.
	ரயில்வே ஜங்ஷன்.—ஆஸ்னப்ருக் (Osnabruk).		
	15-விமான நிலயங்கள்.—ஜெர்மனியிலும், ஜெர்மனி ஆக்ரமித்திருக்கும் நாடுகளிலும்.		
	பீரங்கிகள்.—காப்க்ரிநே (Cap Gris Nez).	2 விமானங்கள்.	தகர்க்கப்பட்டன.
	அல்பேனியா (Albania).		
	விமான நிலயம்.—கோரிட்ஸா (Koritza)	நஷ்டமில்லை.	1 விமானம்.
2—11—40. (சனிக்கிழமை).			
	ஐரோப்பா (Europe)வில் இன்று காலநிலை சரியாயில்லாத்தால் படையெடுப்பில்லை.		

தேதி.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமானப் படையெடுப்புகளின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டம்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டமும்; விமான படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
2—11—40.	(சனிக்கிழமை)—தொடர்ச்சி.		
	இதாலிய ஆபிரிக்கா (Africa).		
	போக்குவரத்து சாதனங்கள்.—மெடெம்மா (Metemma)— கோண்டார் (Gondar) பாதை.	......	குண்டுகள் சரியாய் விழுந்தன.
	அல்பேனியா (Albania).		
	இதாலிய விமான நிலயங்கள், துருப்புகளின் கூட்டங்கள்.—அல்பேனியா (Albania).	நஷ்டமில்லை.	4 விமானங்கள்.

தேதி.	எதிரி விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டம்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டமும்; எதிரிகளின் படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
28—10—40	(திங்கட்கிழமை).		
	இங்கிலாந்து (England).		
	பகலில்.–பல இடங்கள் கிழக்கு–ஆங்லியா (Anglia), தென் கிழக்கு இங்கிலாந்து (England).	......	சேதம் மிகவும் சொற்பம்.
	இரவில்.—லண்டன் (London) பிரதேசம், மிட்லண்ட்ஸ் (Midlands).	8 விமானங்கள்.	சில இடங்களில் தீப்பிடித்தது; ஆனால் உடனே அணைத்து விட்டார்கள். 2 விமானங்கள்.
	கிரீஸ் (Greece).		
	ஆதன்ஸ் (Athens) சமீபத்திலுள்ள டாடாய் (Tatoi) விமான நிலயம்.		
	பாலம்.—கோரின்த் (Corinth) கால்வாயின்மேல்.	......	இதாலிய விமானங்கள் துரத்தியடிக்கப் பட்டன.
	துறைமுகம்.—பாட்ராஸ் (Patras)	......	சிலர் கொல்லப் பட்டனர்.
	பல இடங்கள்.—அல்பேனிய (Albania) எல்லை.	......	

தேதி.	எதிரி விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டம்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டமும்; எதிரிகளின் படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
29—10—40. (செவ்வாய்க்கிழமை).			
	இங்கிலாந்து (England).		
	பகலில்.—போர்ட்ஸ்மத் (Portsmouth) பிரதேசம்; இங்கிலாந்தி(England)ன் கிழக்கு, வடகிழக்குப் பாகங்கள்.	......	சில வீடுகள் இடிந்தன. சிலர் மாண்டனர்
	இரவில்.—லண்டன் (London) பிரதேசம் இரண்டு பட்டணங்கள் மிட்லாண்ட்ஸ் (Midlands).	......	சில இடங்களில் தீப்பிடித்து உடனே அணைக்கப்பட்டு விட்டது. சில வியாபார ஸ்தலங்கள் சேதமாயின,
	சில இடங்கள்.—தென்கிழக்கு இங்கிலாந்து (England).	30 விமானங்கள்.	7 விமானங்கள்; ஆனால் 5 விமானிகள் உயிர்தப்பினர்.
	கிரீஸ் (Greece).		
	ப்ளோரினு (Florina), காஸ்டோரியா (Kastoria).	......	......
30—10—40. (புதன்கிழமை).			
	இங்கிலாந்து (England).		
	பகலில்.—தென்கிழக்குக் கடற்கரை	......	சேதமேயில்லை.
	இரவில்.—லண்டன் (London) பிரதேசம், கிழக்கு, தெற்கு இங்கிலாந்து (England).	9 விமானம்.	சேதம் சொற்பம். காயம் பட்டவர்களும் சொற்பம்; 5 விமானங்கள்; 1 விமானி பத்திரம்.
	கிரீஸ் (Greece).		
	பாட்ராஸ் (Patras)—5 தடவை ...	......	ஒருவன் கொல்லப்பட்டான்.
	ஆதன்ஸ் (Athens) ...	......	குண்டுகள் விழவில்லை.

தேதி.	எதிரி விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டம்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டமும்; எதிரிகளின் படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.

31—10—40. (வியாழக்கிழமை).

இங்கிலாந்து (England), ஸ்காத்லாந்து (Scotland).

பகலில் :—இரண்டு பட்டணங்கள்—கிழக்குக் கவுண்டீஸ் (Eastern Counties).	......	சொற்பச்சேதம், காயம்பட்டவர்களும்.
சில இடங்கள்—தெற்கு வேல்ஸ் (Wales), மிட்லண்ட்ஸ் (Midlands).	......	மிகசொற்பம்.
இரவில் :—கிழக்கு ஆங்லியா (Anglia), லண்டன் (London), மிட்லண்ட்ஸி (Midlands)ல் ஒரு பட்டணம், ஸ்காத்லாந்தி (Scotland)ன் வடகிழக்குக் கரையில் ஒரு இடம்.	......	சேதமே இல்லை, சிலருக்குத்தான் காயம்.

கிரீஸ் (Greece).

துறைமுகம்—பாட்ராஸ் (Patras) ...	......	சொற்பச் சேதம்.
யுத்தத்தில் சம்பந்தப்படாத இரண்டு பட்டணங்கள்—அக்ரினியான் (Agrinion), லெபாண்டோ (Lepanto).	......	சிலருக்குக் காயம்.

1—11—40. (வெள்ளிக்கிழமை)

இங்கிலாந்து (England), ஸ்காத்லாந்து (Scotland).

பகலில் :—லண்டன் (London) பிரதேசம், மிட்லண்ட்ஸ் (Midlands), மர்ஸிஸயிட் (Merseyside), கிழக்கு ஸ்காத்லாந்தி (Scotland)ல் சில பட்டணங்கள்.	......	சேதம் மிகக்குறைவு, சிலருக்குக் காயம், சிலர் கொல்லப்பட்டனர்.
இரவில் :—லண்டன், இன்னும் இங்கிலாந்தி (England)ன் பல பாகங்கள்.	11 விமானங்கள்.	சேதமே இல்லை. 7 விமானங்கள், 2 விமானிகள் பத்திரம்.

கிரீஸ் (Greece).

ஆதன்ஸ் (Athens), ஸலானிகா (Salonika), கார்ப்யூ (Corfu), லாரிஸ்ஸா (Larissa).	......	சிலருக்குக் காயம், சிலர் இறந்தனர், முக்கியமான சேதமில்லை.

தேதி.	எதிரி விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	எதிரிகளின் விமான நஷ்டம்.	பிரிடிஷ், கிரேக்க விமான நஷ்டமும்; எதிரிகளின் படையெடுப்புகளால் விளைந்த நஷ்டமும்.
2—11—40 (சனிக்கிழமை).			
	இங்கிலாந்து (England), ஸ்காத்லாந்து (Scotland).		
	பகலில் :—லண்டன் (London), கெண்ட் (Kent), எஸ்ஸக்ஸி (Essex)ல் இரண்டு இடங்கள், தேம்ஸ் (Thames) நதி முகத்துவாரம்.	......	சொற்பச் சேதம், சிலருக்குக் காயம், சிலர் கொல்லப்பட்டனர்.
	இரவில்.—லண்டன் (London), ஹோம் கவுண்டீஸ் (Home Counties), இங்கிலாந்தி (England)ன் கிழக்கு, தென் கிழக்குப் பாகங்கள்.	9 விமானங்கள்.	சில வீடுகள் இடிந்தன. ஒருவருக்கும் காயமில்லை, நஷ்டமில்லை.
	கிரீஸ் (Greece).		
	கார்ப்யூ (Corfu), ஸலானிகா (Salonika).		
	பிரிடிஷ் மத்தியதரைக்கடல் பிரதேசங்கள்.		
	மால்டா (Malta).	......	3 விமானங்கள்.
3—11—40 (ஞாயிற்றுக்கிழமை).			
	இங்கிலாந்து (England), ஸ்காத்லாந்து (Scotland).		
	பகலில்.—இங்கிலாந்தி (England)ல் சில ஜில்லாக்கள்.	1 விமானம்.	நஷ்டமில்லை.
	இரவில்.—வடகிழக்கு இங்கிலாந்து (England), கிழக்கு ஸ்காத்லாந்து (Scotland).		
	கிரீஸ் (Greece).		
	கார்ப்யூ (Corfu), ஸலானிகா (Salonika), லாரிஸ்ஸா (Larissa), ஜனீனா (Janina) க்ரீட் (Crete) தீவிலுள்ள நவரினோ (Navarino), கானியோ (Canea).	......	ராணுவ முக்கியமான சேதம் ஒன்றுமில்லை.

யுத்தக் குறிப்புகள்.

தோட்டம் நிலைக்குமுன் தென்னைமரம் எண்ணுவதின் பேதமை :—

ஜெர்மானியர் போலந்தை தாக்கியபொழுது, போலண்ட் ஜனங்கள் கச்சத்தை இழுத்துக் கட்டிக்கொண்டு எதிர்த்தார்கள். ஆயினும் மூன்று வாரத்திற்குள் அவர்களை ஜெர்மானியர் அடக்கிவிட்டார்கள். சுமார் அதே காலவரையில் பெல்ஜிய சைனியத்தைச் சரணமடையும்படி செய்தார்கள். ஐந்து வாரத்திற்கு மேல் சில நாட்கள் போர்புரிந்து, நிர்வகிக்க முடியாமல் பிரான்ஸ் தேசத்தார் ராஜிபேச ஆரம்பித்தார்கள். டன்கர்க் (Dunkirk)கிலிருந்து ஜெர்மானிய எதிர்ப்புத் தாங்கமுடியாமல் பிரிடிஷ் ராணுவத்தில் ஐந்தில் நாலுபாகம் பின்வாங்கி இப்போது ஐந்துமாதமாகிறது. ஆயினும், பிரிடிஷ் சாம்ராஜ்ய பட்டமட்டில் முடிவு என்பது கண்ணிற்கே எட்டவில்லை.

ஐரோப்பாவில் குளிர்காலம் சமீபித்து விட்டது. எந்தக் குளிர்காலம் தெரியுமா? யுத்தம் முடிந்து, ஜயபேரிகை அடித்து, சமாதானம் ஏற்பட்டு ஆனந்தத் தாண்டவமாடிக்கொண்டு, கொள்ளையிடப்பட்ட தேசங்களின் வருவாய்களை அனுபவித்துக்கொண்டு, மனிதர்க்கு மேற்பட்ட இனத்தாரென்று செருக்கடைந்து உல்லாசமாக வாழ்வதற்கென்று ஜெர்மானியர் குறிப்பிட்டிருந்த குளிர்காலம். ஆனால் ஜெர்மானியர் ஏமாறவேண்டியதுதான். 1939-ல் ந்யூரெம்பர்க் (Nuremburg) என்ற ஊரில் 'சமாதானக் கூட்டம்' கூட ஏற்பாடாகி ரத்து செய்யப் பட்டதுபோல், 1940-ல் நடந்தே தீருமென்று எதிர்பார்க்கப்பட்ட "ஜய முழக்கம்" கனவு போலாகிவிடுமென்பது நிச்சயம். கேபெல்ஸ் (Goebbels) இடையிடையே தயார் செய்யும் பொது ஜனங்களின் பித்துப்பிடித்த ஆரவாரம் இது சம்பந்தமாக நடைபெறுது.

இன்னுமோரு நீர் குமுழி.

இத்தாலி யுத்தத்தில் புகுந்தபொழுது முஸோலினி—(முஸோலினியும் நெபோலியனை (Napoleon)ஐப் போலவே கடல் யுத்த மர்மங்கள் அறியாத பேர்வழி) பிரிடனைப் படையெடுக்க ஜிப்ரால்டர் ஜலசந்தி (Gibraltar) வழியே எதிரிகள் தடையின்றிப் போய்வருமாறு, இத்தாலிய யுத்தக்கப்பல்களை உபயோகித்து பிரிடிஷாரிடமிருந்து விடுவிக்கப்படுமென்று பறை சாத்தினார்கள். அந்தப் படையெடுப்பு பேச்சளவிற் தானிருக்கிறது! ஒருவாறு, படையெடுப்பு நடந்திருந்தாலும், இத்தாலிய கப்பற் சைனியத்தின் சகாயத்தால் நடைபெற்றிருக்காது. ஏன்? காரியாம்சையிலிருந்து இத்தாலிய கப்பற்படை ஒரு காசுகூட பொறுதென்பது வெளியாகிறது.

இத்தாலிய கப்பற்படை இலாகா உதவி காரியதரிசியாகிய தைரியவான் அட்மிரல் காவக்னரி (Admiral Cavagnari) பிரிடிஷ் கடலையும் பிரிடிஷ் கப்பற் படையையும் அணுகு முன்னமேயே இத்தாலிய யுத்த கப்பல்களில் 100-க்கு

40 கப்பல் அளவிற்குக் கப்பல்கள் அழிந்துவிடுமென்று முஸோலினியிடம் சொன்னார். அவர் பேச்சு உண்மையான பேச்சு. அவர் வாய்க்கு சர்க்கரை போடவேணும். ஆனால், முஸோலினி சர்க்கரைப் போட்டிருப்பாரென்று நாம் எண்ணமுடியுமா?

கழுகும் கரடியும்.

(ருஷிய) கரடியானது தனது குகைக்குள் சுகமாயிருந்துகொண்டு (ஜெர்மானிய) கழுகு தலைவிரித்தாடுவதை குறிப்பாய் கவனித்துவருகிறது. அவரவர்கள் காரியத்தைப் பார்த்துக்கொண்டு மற்றொருவர் வழிக்கு வராமலிருக்கும்வரை எல்லாம் ஒழுங்காய் நடைபெறும். ஆனால் கழுகு இறைதேடிக்கொண்டு ருசிகரமான பதார்த்தத்தை நாடி கரடிக்கு சமீபம் வந்தாலோ.........

ஸ்டாலின்(Stalin) ஏற்கனவே காஸ்பியன்(Caspian) சமுத்திர பிரதேசத்தில் விமான எதிர்ப்பு பீரங்கிகள் ஜாஸ்தி ஏற்படுத்தி விட்டார்; மேலும், அந்த பிரதேசத்தை இப்பால் ஓர் முதல்தரமான ராணுவ இலாக்காவாகச் செய்துவிட்டார்.

சில தினங்களுக்குமுன் அந்நிய தேசச் கப்பல்கள் ஸோவியட்டு(Soviet)க்குச் சேர்ந்தமான கருங்கடலில் (Black Sea) வரக் கூடாதென்று ஸோவியட் அதிகாரிகள் உத்தரவிட்டார்கள். அதன் பலனென்னவென்றால், கோலினா (Golina) வென்ற இடத்திற்குச் சமீபம் ஒரு யூகோ-ஸ்லாவ் (Yugo-Slav) கப்பலும், 'தாராஸ்போல்' என்ற ருமேனிய கப்பலும் முழுக்கப்பட்டன.

உண்மை பேச்சு!!

நே. ஈ. இ.—இந்த எழுத்துகள் டச்சுக்காரருக்குச் சொந்தமான 'நெதர்லண்ட்ஸ் ஈஸ்ட்-இண்டீஸ்' என்ற தீவுகளைக் குறிக்கின்றன. அந்தத் தீவுகள் டச்சுக்காரரின் ராணி வில்ஹெல்மினா(Queen Wilhelmina)விடமுள்ள ராஜ விசுவாசத்துடன் பிரிடனுக்கு 40 'ஸ்பிட்பைர்' என்ற யுத்த விமானங்களும், 18 'லாக்ஹெட்—ஹட்ஸன்'களும் இனமாகக் கொடுத்தன. இந்தத் தீவுகளிலுள்ள ரப்பர், எண்ணெய் இவைகளில் ஜப்பானியருக்கு கண்; நல்லவேளையாக, அந்தத் தீவுகளிலுள்ள ரப்பரிலும் தகரத்திலும் அமெரிக்கர்களுக்கு அக்கரை.

பிரான்ஸ் தலைசாய்த்தவுடன், ஜப்பானியர் வெகு 'பெருந்தன்மை'யுடன் மேற்படி தீவுகளின் க்ஷேமத்தில் மிகவும் அக்கரை காட்டத் தொடங்கினார்கள். மற்ற தேசத்தார் நாடுகளில் ஜப்பானியர் குடியேற எத்தனிப்பது சரியென்று ஒத்துக்கொண்டதை நிரூபித்துக்காட்டும் விதமாக சமீபத்தில் ஜப்பானியருடன் ஜெர்மானியர் உடன்படிக்கை செய்துகொண்டார்கள்.

அமெரிக்கா சும்மா இருக்கவில்லை. எப்போதுமுள்ள நிலையிலிருந்து தவறி புது காரியங்கள் செய்ய ஆரம்பிப்பதினாலுண்டாகும் அபாயங்களைப்பற்றி கார்டல் ஹல் (Mr. Cordell Hull) மனதிற்படும்படி கண்டிப்பாய் பேசினார். அதுமட்டுமல்ல, அமெரிக்காவிலிருந்து ஜப்பானுக்கு அமெரிக்க எண்ணெய் ஏற்றுமதியை நிறுத்திவிட்டார். நாம் சென்றவாரம் சொன்னபடி, ஜப்பானியர் மறுபடியும்

தலையைச்சொரிய சேர்ந்தது. அந்த 'ரம்மியமான' பிரதேசமான அமெரிக்காவுக்கு ஜப்பானியர் விடுவித்த தூதுகோஷ்டியார் "உடன்படிக்கையாலொன்றுமில்லை. நெதர்லண்டஸ் ஈஸ்ட்-இண்டீஸ் தீவுகளுக்கும் ஜப்பானியருக்குமுள்ள சிநேகம் பரிபாலிக்கப்பட்டு விருத்தியாகவேண்டுமென்பதும் அவர்கள் அந்நியோன்னியத்திற்குப் பங்கம் வரக் கூடாதென்பதுமே ஜப்பானியர் நோக்கமென்றும்" சமாதான வார்த்தைகளைச் சொன்னார்கள்.

பைத்தியம்பிடித்துத் திரியும் இவ்வுலகில், ஜெர்மானிய டாக்டர் கேபெல்ஸ் (Dr. Goebbels) பிரசாரங்களை ஒத்து, முன்னுக்குப்பின் விரோதமும், பித்துப் பிடித்ததும், அபத்தக் களஞ்சியமான பிரசாரங்கள் பண்ணுவதில் தேர்ச்சிபெற்ற ஜப்பானியரின் அபத்த பிரசாரத்தில் ஒரு 'மணியை' இங்கு விவரிக்கலாம். 'யோமியூரி ஷிம்பன்' என்ற பத்திரிகையின் அக்டோபர் 29-ம்தேதி பதிப்பில் பின்வருமாறு கண்டிருக்கிறது; "மூவர் உடன்படிக்கைப்படி, அந்நிய தேசத்தாரால் இதாலி எதிர்க்கப்பட்டால், இதாலிக்கு ஜப்பான் உதவிபுரியக் கடமைப் பட்டிருக்கிறது. இப்போது இதாலி மற்றொரு தேசத்தால் எதிர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. எந்த தேசத்தால் என்றால், கிரீஸ் தேசத்தால்! !"

மேற்படி தீவுகளைக் குறித்து ஜப்பான் செல்லுவதானால் அமெரிக்கருக்குச் சொந்தமான பிலிப்பைன் தீவுகளின் (Philipine Islands) பக்கம் போகவேண்டும். அந்த பிலிப்பைன் தீவுகளை அமெரிக்கர்கள் தீவிரமாகப் பலப்படுத்துகிறார்கள். இந்த விஷயம் ஜப்பானியர் மனதில் பட்டிருக்கவேணும். ஆனால் பக்க பலம் அவசியமாதலால், மேற்படி தீவுகளையும், சிங்கப்பூரையும் தாக்க நேரிட்டால் பக்க பலம் வேண்டுமென்று 'தைலண்டு' என்று சொல்லப்பட்ட சீயம் தேசத்தை ஜப்பானியர் கைவசப்படுத்தப் பார்க்கிறார்கள். சீயத்தார் என்ன செய்தார்கள்? ஜப்பான், இந்தியா, ஆஸ்திரேலியாவுக்குத் தூதுகோஷ்டிகள் விட்டார்கள். தோற்கும் கக்ஷியை ஏமார்ந்துபோய் சேர்ந்துவிடக்கூடாது, எந்தப்பக்கத்தில் பலமிருக்கிறதென்று துப்பறியவேண்டி தூதுகோஷ்டிகள் விட்டிருக்கவேண்டும்.

சரியான போய்ச்சோல். "கிரீஸின் பெருமையும்
ரோமாபுரி அழகாயிருந்ததும்."
(E. A. போ எழுதாவண்ணம்).

எதிரி தேசத்தாரைச் சேர்ந்தவர் ஆர்பாடத்தையும் இதாலியரின் படையெடுப்பையும் அலக்ஷியத்துடனும் தைரியத்துடனும் க்ரேககர்கள் செய்யும் எதிர்ப்பை கவனிக்க, பண்டைக்காலத்தில் அவர்கள் முன்னோர்கள் தெர்மாபிலி (Thermopylæ) என்ற கணவாயில் எதிரிகள் வராவண்ணம் தடுத்த தீரமானது ஞாபகத்திற்கு வருகிறது. அந்நாளில் நாட்டை அவர்கள் காத்ததுபோல், இந்நாளில் இவர்கள் காக்கிறார்கள். நாஜிகளிடம் அனுதாபமுள்ளவர் என்று சந்தேகிக்கப்பட்ட க்ரேக்க தளகர்த்தரான ஜெனரல் மெடாக்ஸாஸ் (General Metaxas) நியாயமான திரப்பில் இப்போது சேர்ந்துவிட்டார். அவர் சொல்லுகிறார்

"எகிப்து தேசத்தைக் கார்ப்பதில் க்ரீஸ் தேசம் முதலாவது அணி. க்ரேக்கர் முழுவதும் ஒரே மனதாய் இதாலியரை எதிர்ப்பார்கள்." இப்படி அவர் சொல்லுவதிலிருந்து, ஏதேனும் உருப்படியாக வேணுமென்று இதாலியர் எண்ணுவார்களானால், அவர்கள் கப்பற் படையைப் போல் பதுங்கிக் கிடக்காமல் காலாட்ப் படைகளாவது கொஞ்சம் தைரியத்துடன் முன்வரவேணும் என்பது நிச்சயம். இல்லையேல் சீரழிய வேண்டியதுதான். பால்கன் பிரதேசத்தை அடக்கியாள வேணுமென்று எதிரி தேசத்தார் கங்கணம் கட்டிக்கொண்டு விட்டார்களென்பதில் சந்தேகமொன்றுமில்லை. சரணடைந்த பல தேசங்களிலும் சிறியதான ஒரு தேசம் (க்ரீஸ்) பேச்சோடுமட்டுமில்லாமல் நெஞ்சழுத்தத்துடன் தர்மத்தின் சார்பாக கேவலம் தடித்தனம் கொண்டவர்களை எதிர்க்க முன்வந்ததற்காக அந்தத் தேசத்தை எதிர்காலத்தில் உலகத்தாரெல்லாரும் வணக்கத்துடன் புகழ்வார்கள்.

இன்னும் பயிரிடப்படாத தென்னம்பிள்ளைகள்.

வருகிற குளிர்காலத்தில் எதிரி தேசத்தார் நோக்கங்களென்னவென்று சொல்ல சாமார்த்தியம் வேண்டியதில்லை. பால்கன் பிரதேசங்களையும் க்ரேக்க தீவுகளையும் வசப்படுத்திக்கொண்டு, ஈஜியன் சமுத்திரத்திலும் (Aegean Sea) ஐரோப்பிய துருக்கி பக்கத்திலும் விமானங்களும் கடலுக்குள்போகும் படகுகளும் வைத்துக் காபந்துசெய்ய நோக்கம். இப்படிச் செய்துவிட்டார்களேயானால் டார்டனல்ஸ் ஜலசந்தி இவர்கள் கையில்மாட்டிக்கொண்டுவிடும், தனிப்படுத்தப் பட்ட துருக்கிக்கு ருஷியரின் உதவி கிடைக்கமுடியாமல் போய்விடும். எகிப்தி லுள்ள பிரிடிஷார் ஸிரியாவிலிருந்து ஹைபா (Haifa)விலும், லிபியாவிலிருந்து ஸூயெஜ்ஜிலும் (Suez) அமட்டப்படுவார்கள். எதிரி தேசத்தாரின் மேற்சொன்ன யோசனைகளெல்லாம் தோட்டம் நிலைப்பதற்குள் தென்னம்பிள்ளையை கணக் கிட்டது போலாகும். அவர்கள் நினைப்புகள் மூட நம்பிக்கையின்பேரில் கொண்ட நினைப்புகள்.

(1) அமெரிக்கர்களுடன் வியாபாரம் செய்வதில் ருஷியர்களுக்கு வெகு ஆவல். சமீபத்தில் நடந்த சம்பவங்களைப்பற்றி ஐக்கிய மாகாணத்தார் என்ன நினைக்கிறார்கள் என்பது ருஷியர்களுக்கு நன்றாய்த் தெரியும். யார் தலைவராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டாலும் இந்த விஷயத்தில் அமெரிக்கர்கள் ஒரே அபிப்ராயம் கொண்டிருக்கிறார்கள். பிரிடிஷார் நாளுக்குநாள் வலுத்து வருவதையும், கோயரிங் (Goering) இழுத்துக் கட்டிக்கொண்டு செய்த எதிர்ப்பை பலிக்க வொட்டாமல் தடுத்ததையும் பார்த்து ஆச்சரியமடைந்திருக்கிறார்கள். அமெரிக்கர்களை எதிரி தேசத்தாருடன் சேரும்படி பயமுறுத்திவிடலாம் என்று ஹிட்லர் எண்ணினது பேதமையென்று வெளியாகிறது.

(2) வெகு தாமதத்தின் பேரில்தான் துருக்கி தலையிடுமென்று ஒரு நினைப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இது ஆதாரமற்றது. பல்கேரியா (Bulgaria) அரைமனதாய் ஆடும் ஆட்டத்தை கவனிக்க, துருக்கி சேருவதில் தாமதமிருக்கு

மென்று நினைக்கவில்லையென்று தெரியவருகிறது. துருக்கி மந்திரி இநோநு (Inonu) கண்டிப்பாய் நவம்பர் 1-ம் தேதி பேசியது எதிர் தேசத்துக்கு வெகு கசப்பாக இருந்திருக்கும்.

(3) இந்த ஆனந்தத் தாண்டவங்கள் ஆடவேண்டிய கூடம் கீழ் மத்திபப் பிரதேசம். ஆனல் இந்தப் பிரதேசத்தைக்காட்டிலும் வேறு எங்கேயாவது இதாலியர் பெயர் நாற்றமடைந்ததுண்டா? ஏதோ, இஸ்லாம் மதத்திற்கே ரக்ஷகன் என்று சொல்லிக்கொள்ளும் முஸோலினியைப்பற்றி மலையாளம் முதல், பாரீஸ், கெய்ரோ, ஹைபா, வழியாக துருக்கிதேசம் வரையிலுள்ள வழியில் எந்த முகமதியரை வேணுமானலும் கேட்டுப்பாருங்கள். முஸோலினியைப்பற்றி என்ன நினைக்கிறார்களென்பது நன்ருய்த் தெரியும்.

(4) பிரிடன் ஒன்றும் செய்யாமல் கைகளைக் கட்டிக்கொண்டிருப்பாா களென்று ஒரு நினைப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த நினைப்பிற்குக் காரணங்கள் என்னவென்று தெறியவேணுமா? நேபிள்ஸ் துறைமுகத்திலும் க்ரீட் துறைமுகங் களிலும் பதுங்கிக் கிடக்கும் இதாலிய கப்பற்படைகளைக் கேளுங்கள்!

அனுபந்தம் I.

A

ஐரோப்பாவின்மேல் பிரிடிஷ் படையெடுப்பு இனி ஏற்படும்.

(இல்லஸ்ட்ரேடட் வீக்லி ஆப் இந்தியாவிலிருந்து பத்திராதிபரின் அனுமதியின் பேரில் மொழி பெயர்க்கப்பட்டது.)

மயிர்க்கூச்சலெடுக்கும்படியாக, அலங்காரமாக பிரிடன்மேல் படையெடுப்பைப் பற்றி, சில வருஷங்களாக, புஸ்தகங்கள் எழுதப்பட்டு வருகின்றன. ஐரோப்பாவிலிருந்து பிரிடனைப் படையெடுப்பது எப்பொழுதும் சாத்தியமான காரியமாய் இருந்திருக்கிறது. பிரிடனனது ரோம் ஸாம்ராஜ்யத்தைச் சேர்ந்து இருந்தபோது பிரிடனில் கோட்டைகளில்லாததால் நார்வே, ஜட்லெண்டிலிருந்து கொள்ளைக்காரர்கள் பிரிடனுடைய கரைக்கு வருவதைத் தடுக்கமுடியவில்லை.

இக்கொள்ளைக்காரர்கள் பிரிடனுக்குள் புகுந்து ஊர்களைக் கொளுத்திக் கொள்ளையடித்து, ஜனங்களைக்கொன்று, ஸ்திரீகளை மானபங்கம் செய்து, பிடிபடாமல் திரும்பி ஓடிப்போவார்கள். இதற்குக் காரணம் இவர்களுடைய கப்பல்கள் வெகுவேகமாய்ப் போகக்கூடியவையாய் இருந்ததுதான். பிரிடனை அரசாண்டு வந்த ரோமர்களுடைய கப்பல்கள் மெள்ளப்போகக்கூடியவை. கொள்ளைக்காரர்கள் கப்பல்கள் குறுகி, நீண்டு, கறுத்திருக்கும். ரோமர்கள் கப்பல்கள் பெரியவையாய், அடிமை-மாலுமிகளைக் கொண்டு ஓட்டப்பட்டன.

அக்காலத்தில் பிரிடன் என்றும் ஸாக்ஸன் என்றும் இரண்டு ஜாதியார்கள் பிரிடிஷ் தீவில் வசித்தார்கள், இவர்களில் பிரிடன்கள் ஆரண்ய-வாசிகள், சுரங்கங்களில் வேலை செய்பவர்கள், அல்லது இடையர்கள் (கோனுன்கள்) ஸாக்ஸன் ஜாதியார் வேளாண்மைக்காரர்கள். இவர்களிருவருக்கும் கடல் பழக்கம் கிடையாது. டேன் ஜாதியாரும், நார்ஸ் ஜாதியாரும் பிரிடிஷ் மக்களோடு கலந்த பிறகுதான் கடல்-யாத்திரையில் ஆசை ஏற்பட்டது.

வில்லியமென்ற ஜய வீரன் இங்கிலாந்தைப் படையெடுத்து இங்கிலீஷ் தலைவனுகிய ஹாரல்டை ஹேஸ்டிங்ஸ் யுத்தக்களத்தில் தோற்கடித்தது தெரிந்த விஷயம். ஹாரல்டு, நார்மன், அல்லது டேன் ஜாதியாய் இருந்திருந்தால் கடலிலேயே அதாவது இங்கிலீஷ் சானலிலேயே வில்லியத்தை, கப்பல் படைகளைக் கொண்டு தடுத்திருப்பான். கரையேறி வந்து, ஹேஸ்டிங்ஸில் சண்டை நடந்திருக்காது.

ஆங்கிள், ஸாக்ஸன், நார்மன், டேன் முதலிய ஜாதிகள் கலந்து பிரிடிஷ் ஜாதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. நார்மன் ஜாதி கலந்ததிலிருந்து நார்வே-ஜாதியின் கடல் யாத்திரைத் துணிவும், அனுபவமும் இங்கிலாந்தில் அதிகமாயிற்று.

இந்த அனுபவம் ஏற்பட்டதிலிருந்து பிரிடனைப் படையெடுக்க ஒருவராலும் எந்த சமயத்திலும் அசாத்தியமாயிற்று. இரக்கமில்லாது சண்டை செய்யும் எதிரிகள் வந்து இங்கிலாந்தை மற்றபடி பிடிப்பது சுலபமாயிருந்தாலும் அதற்கு இடங்கொடாது தன் கப்பல் பலத்தால் பிரிடன் இப்பொழுது பாதுகாத்துக் கொள்ளுகிறது.

இந்தக் கடல் பலம் கூட பலகாலங்களுக்கு அதாவது, எலிஸபத் ராணியின் காலத்திலும், ஸ்டேவர்ட் அரசர்கள் காலத்திலும் தற்காப்புக்குப் போதாத வண்ணமிருந்தது. உதாரணமாக எலிஸபத் காலத்தில், டிரேக்கைப்போன்ற கடல் வீரர்கள் இருந்தும் ஸ்பெயின்-கப்பல் படைகள் (Armada) பிரிடனைத் தாக்கின. இதே மாதிரியான ஆபத்துக்கள் ஸ்டேவர்ட் அரசர்கள் காலங்களிலும் உண்டு.

அடுத்தபடியாக நெபோலியன் காலத்தில் கடல் வழியாக எதிரிகள் வரக்கூடிய ஆபத்து மறுபடியும் ஏற்படும்போலிருந்தது. 1914-1918 யுத்தத்திலும் ஜெர்மன் துருப்புகள் பிரிடிஷ் கீழ்கரையிலிறங்கி படையெடுக்கக்கூடிய பயம் சற்று பிரிடிஷ்-கடல்-படை இலாகாவுக்கிருந்தது.

இக்காலத்தில் விமானங்கள் ஏற்பட்டதிலிருந்து எதுவும் சம்பவிக்கலாம் என்று பலபல விபரீத யோசனைகள் கிளம்பியிருக்கின்றன. துருப்புக்களையும், டான்க்-பீரங்கிகளையும் விமானங்களில் ஏற்றிவரலாம். ஆகையால் ஐரோப்பாவில் இருந்து இங்கிலாந்தைப் படையெடுப்பது சாத்யமான காரியம். ஆகவே தற்காப்பானது வர வர கஷ்டமான காரியமாய்க்கொண்டு வருகிறது.

ஆனல், இப்பொழுது மற்ரெரு சத்தி பிரிடனுக்குப் புதிதாக உண்டாய் விட்டது. பிரிடனுடைய கடல் ஆதிபத்தியமானது ஒருவராலும் அசைக்க முடியாததோடு, ஆகாய ஆதிபத்தியமும் பிரிடனுக்கு வந்து கொண்டிருக்கிறது.

இதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் உறுதியாய் இடைவிடாது நடந்து கொண்டு இருக்கின்றன. இந்த இரண்டு ஆதிபத்தியங்களையும் சேர்த்துக்கொண்டு, பிரிடன் ஐரோப்பாவைப் படையெடுப்பதற்கு வேண்டிய பலத்தை விரைவில் பெற்று விடும்.

நெபோலியன்.

பிரிடன் ஐரோப்பாவைப் படையெடுப்பதென்பது புதிதொன்றுமில்லை. இதை நாம் ஏற்கனவே செய்திருக்கிறோம், பல முறை செய்திருக்கிறோம். ஆனால் அப்பொழுது நம்முடைய சைன்யங்கள் சிறியவை; நம்முடைய எதிரிகள் சிதறிப் பல இடங்களில் இருந்தார்கள், நடு-நிலை நாடுகளைக் கவனிக்க வேண்டியிருந்தது. பிரிடனுடைய தற்காப்பும் போதுமானதாயில்லை; கடல் மார்க்கமும், தரை மார்க்கமும் போதுமான காபந்தோடில்லை. ஆகையால் வெற்றியும் நிச்சயமாய்ச் சொல்லுவதற்கில்லாமலிருந்தது.

நிலத்திலும், கடலிலும், நெபோலியனோடு யுத்தம் செய்தோம். எகிப்த் ஸிரியா, அலெக்ஸாண்டிரியா, டுலான், தென்-பிரான்ஸ், வெஸ்ட் இண்டீஸ், கோபன்ஹேகன், ஹாலண்டு, ஸ்பெயின் முதலிய இடங்களில் சண்டை செய்தோம். ஒவ்வொரு இடத்திலும் வெற்றி பெற்றோம்.

தன்னுடைய மகத்தான சைன்யத்தைக்கூட்டிக் கொண்டு மாஸ்கோவைப் (ரஷியாவை) படையெடுத்தபோது பனியாலும், பஞ்சத்தாலும் நெபோலியன் தோல்வி அடைந்தான். அதோடு ரஷிய சக்கிரவர்த்திக்கு நாம் செய்த திரவ்ய சகாயமும் நெபோலியன் தோல்விக்குக் காரணமாயிற்று. ஆகவே இவ்விதமாக நேர்முகமாயில்லாது, ரஷியாவின் துணைவராயிருந்து நெபோலியனை ரஷ்யாவிலும் தோற்கடித்தோம்.

முடிவில், வாட்ர்லூவில் நெபோலியனை முறியடித்தோம்.

நம்மைப்போல அசாத்யமானவைகளை சாத்யப்படுத்தி, துணிவோடு சண்டை செய்தவர்கள் வேறு ஒருவருமில்லை. தூர தேசங்களில் சண்டை செய்திருக்கிறோம் தனித்து யுத்தம் செய்திருக்கிறோம். நம்முடைய சிப்பாய்களும், மாலுமிகளும், இந்த 300 வருஷங்களுக்குள் வெகு தூரப் பிரதேசங்களுக்குச்சென்று அபாய கரமான யுத்தங்களை நடத்தியிருப்பதைக் கவனித்தால் இப்பொழுது அருகிலுள்ள ஐரோப்பாவைப்படையெடுப்பது ஸர்வ சாதாரணமான காரியமாகும்.

நாம் ஆபத்திலடிபட்டுத் தேர்ந்தவர்கள், நம்மைவிட பலத்த எதிரிகளை எதிர்க்கும் தீரர்கள். எதிரிகளின் ஏமாற்றங்களுக்கும் மோசங்களுக்கும் பயப்படாது ஆபத்திலிருந்து ஜயத்தை அடைந்தவர்கள். ஏற்கனவே நிலத்திலும், கடலிலும், ஆபத்துக்களுக்கஞ்சாமல், வெற்றியடைந்த நமக்கு இப்பொழுது ஹிட்லர்மேல் படையெடுப்பது பிரமாதமில்லை.

இப்போதைக்காட்டிலும் அதிகமாக ஆபத்துக்கள் வந்த காலங்களில் நாம் ஐரோப்பாவை எதிர்க்கப் பின்வாங்கவில்லை. இப்பொழுதும் பின்வாங்க மாட்டோம்.

கொடுங்கோல் அரசால் வருந்தும் ஐரோப்பாவை விடுவிக்கப்போகும் யுத்தத்துக்கு வேண்டிய சாதனங்களிருக்கின்றன. கடல் பலம், வெகு துரிதமாய் வலுத்துவரும் ஆகாய-பலம், நமது அளவிலாக் கைத்தொழில்கள், சாஸ்திர ஞானம், கற்பனை, பிரிடனுக்கு மட்டுமில்லாது, உலகத்துக்கே, மனித வர்க்கத்துக்கே நன்மை செய்யப்போகும் மேலான நோக்கங்கள்—ஆகிய இவைகள் நமக்கு இருக்கின்றன. இவைகளை நாம் நிதானித்துச் சண்டையில் திட்டப்படி உபயோகிக்கலாம்.

இதற்கு முன் ஜெர்மனியானது ஐரோப்பாவின் நடுவில் பகைவர் வராதபடி மறைந்து ஒதுங்கி நின்றது. அதன் உள் நாட்டு ரயில் மார்க்கங்கள் தற்காப்புக்கு சாதகமாயிருந்தன. இப்பொழுது மேற்குப்பக்க நாடுகளைப்பிடித்துக்கொண்டதில் இருந்து இந்த வசதிகள் ஜெர்மனிக்கு இல்லாமல் போயின. அது பிடித்துக் கொண்டிருக்கும் 5, 6, தேசங்களுக்குள் ஏதாவது ஒன்றின் வழியாய் நாம் ஜெர்மனிமேல் படையெடுத்துவிடலாம்.

இந்த நாடுகளைப் பிடித்ததிலிருந்து ஜெர்மனியானது பிரிடனைப்போல் ஒரு தீவாய் விட்டது. பிரிடனைவிட நீளமான கடற் கரையை இப்பொழுது அது பார்துகாத்துக்கொள்ளவேண்டும். ஆனால் அதற்குக் கப்பற்படை கிடையாது. பிரிடிஷ் கடல்-படையைவிட ஜெர்மன் கப்பற்படை மிகச்சிறியது.

மேற்கு நாடுகளைப் பிடிப்பதற்குமுன் ஜெர்மனிக்குக் கடற்கரை சிறியதாயும் குறுகியுமிருந்தது. கில்-கால்வாய், ஜட்லண்டு இவைகளுக்குப்பின்னால் இந்தக் கடற்கரை மறைந்து நம்முடைய கைக்கு எட்டாதிருந்தது. இங்கு கோடை காலத்தில் நீர் வற்றிவிடும். மாரி காலத்தில் பனியால் மூடப்பட்டுவிடும். பிரான்ஸ் முதலிய நாடுகளைப்பிடித்ததிலிருந்து, வடக்கே நார்வேயிலிருந்து தெற்கே மத்தியதரைக்கடல் வரை வடக்குக்கடல், இங்கிலீஷ் கால்வாய் கடல் உள்பட கடற்கரை முழுவதும் காக்க வேண்டிய அவசியம் ஜெர்மனிக்கு ஏற்பட்டு விட்டது.

ஆகவே ஹாலண்டு, பெல்ஜியம், பிரான்ஸ் கரைகளையும், ஒரு சமயம் ஸ்பெயின் கரையையும் இதோடு இதாலி, ஏடிரியாடிக், வட ஆபிரிக்கா முதலிய கடல் கரைகளையும் ஹிட்லர் காபந்து செய்து கொள்ளவேண்டும். ஏனென்றால் (1) ஸ்பெயின் ஹிட்லரோடு சேர்ந்து விடலாம்; (2) இதாலிய கடற்கரை சுலபமாய் எதிர்க்கக்கூடியது; (3) பிரான்ஸைப்பிடித்ததிலிருந்து பிரான்ஸுக்கு சுவாதீனமான வட-ஆபிரிக்காவைக் காக்க வேண்டியிருக்கிறது.

இக்காரணங்களால் ஜெர்மனியானது சுலபமாய் கடல் படைகளால் தோற்கடிக்கக்கூடியது. ஜெர்மனியினுடைய பலமும், இதாலியின் பலமும் சிதறிக்கிடக்கின்றன. ஏற்கனவே பிடித்த நாடுகள் கலகத்துக்குத் தயாராயிருக்கின்றன. ஊசி முனையில் நிற்கும் கோபுரத்தைப்போல் ஸ்திரமான நிலையற்று, ஆடிக் கொண்டு ஜெர்மன் அதிகாரம் தத்தளித்து நிற்கிறது.

ஆனால் நமக்கு வேண்டிய உள் நாட்டுப் போக்குவரத்து சாதனங்களிருக்கின்றன. நம்முடைய சைன்யங்கள் உலக முழுவதும் பரவியிருந்தாலும் சில

இடங்களில் பலமாய் சேகரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சில இடங்கள் தீவுக் கோட்டைகளாக இருக்கின்றன.

உதாரணமாக ஜிப்ரால்டர் ஒரு கோட்டை ; அதே மாதிரி, மால்டா, ஸைப்ரஸ் சிங்கப்பூர் கோட்டைகள். பிரிடனானது இவைகளுக்கெல்லாம் மகத்தான ஒரு கோட்டை.

ஆகையால் ஹிட்லர் பிரிடனைப் படையெடுத்து வருவதற்குள்ளாக பிரிடன் ஐரோப்பாவைப் படையெடுத்து விடலாம், ஏற்கனவே படை யெடுத்தாய்விட்ட தென்றே ஒருவாறு சொல்லலாம்.

இப்பொழுது நாள் தவறாது ஜெர்மனியை நாம் படையெடுக்கிறோம். ஜெர்மானியர்களைப்போல் நாம் ஓட்டம் பிடிக்கவில்லை. பிரான்ஸைச்சேர்ந்த சானல்-கரையைப் படையெடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

கடல் வழியாயும் ஆகாய வழியாயும் துருப்புக்களை இறக்கி, துறைமுகங் களில் நிற்கும் கப்பல்கள், பெட்ரோல் கிட்டங்கிகள் ராணுவ-விடுதிகள், பீரங்கி-கூட்டங்கள், விமானங்கள், பீரங்கி வண்டிகள், (டாங்குகள்) எல்லாம் தாக்கப் படுகின்றன.

நம்முடைய விமானங்கள் எதிரியைவிட மேன்மையானவை; எண்ணிக்கையில் எதிரியைப்போல் நமக்கும் விமானங்கள் அதிகப்பட்டவுடன் பிரிடனை பாது காப்பதோடு நிற்க மாட்டோம். ஐரோப்பாவில் பலவிடங்களில் இறங்கி சண்டை செய்வோம். அதற்கு வேண்டிய சைன்யங்களிருக்கின்றன.

இதாலி.

ஜெர்மனியை இப்பொழுது தரை, கடல், ஆகாய மார்க்கங்களிலெல்லாம் எதிர்க்கமுடியும். ஜெர்மனியைவிட இதாலி பலமற்றது. இதாலியை எதிர்த்து அதன் மூலமாக ஜெர்மனியை வென்றுவிடலாம்.

இதாலியானது குறுகிய நாடு. இரு பக்கத்திலும் அதன் கடற்கரைகள் நீளமானவை. கடலிலிருந்தும், ஆகாயத்திலிருந்தும் தாக்ஷண்யமில்லாது எதிர்த்து அதனுடைய கைத்தொழில்களையும் அழித்துவிடலாம்.

இதாலியின் கரையையும், அதன் பெரிய நகரங்களையும் கடலிலிருந்தே தூரத்திலிருந்து கப்பல்-பீரங்கிகளைக் கொண்டு தகர்க்கலாம். இதோடு ஆகாயத் திலிருந்தும் கடுமையாகத்தாக்கலாம்; கவசமணிந்த வண்டிகளோடு நமது சிறிய சைன்யங்களை அங்கு இறக்கலாம். அதற்குத் துணையாகப் பாய்ச்சல் (dive) விமானங்களையும், புகை மறைவையும், கப்பல் பீரங்கிகளையும் உபயோகித்து அவைகளுடைய ஆதரவில் நமது சைன்யங்களை இதாலிய துறைமுகங்களில் இறக்கிவிடலாம்.

நேபிள்ஸிலும், ஜிநோவாவிலும், (ஆஸ்திரியா துறைமுகத்திலிருந்து) ரோம் நகரத்திலும் இவ்விதம் எதிர்த்துத் துருப்புகளை இறக்குவது சுலபம்.

இதிலிருந்து இதாலி, பஞ்சத்தால் கஷ்டப்பட்டு பயந்து நிற்கும். இதற்கு உதவி செய்ய ஜெர்மனியானது ஹாலண்டு, பிரான்ஸில் வைத்திருக்கும் சைன்யங் களை அனுப்ப வேண்டி வரும். 1917 யுத்தத்தில் ஆஸ்திரியா இந்த நிலைமைக்கு

வந்து உளறுபடியாய்ப் போய், ஜெர்மனி தன் சைன்யங்களை அனுப்பி உதவ நேரிட்டது.

கீழ் நாடுகள் ஜெர்மனியின் ஜீவ நிலையாகும். 1918-ல் ஸலோனிகாவில் லாயிட்-ஜார்ஜ் அமைத்த நேயர் சைன்யத்தைக்கொண்டு அப்பொழுது வெற்றி பெற்ற மாதிரி இப்பொழுதும் நாம் வெற்றி அடையலாம்.

அந்த யுத்தத்தில் இவ்விடத்திலிருந்து சைன்யங்கள் வெற்றியோடு முன்னேறி பல்கேரியா, ருமேனியா, ஹங்கேரி, நாடுகள் சரணாகதி அடைந்தன. அதிலிருந்து ஆஸ்திரியாவும், ஜெர்மனியும் துணையற்றுப்போய், உள்நாட்டுக் கலகங்கள் ஏற்பட்டு, சமாதானத்தைக்கோரின.

அப்பொழுது இருந்த மாதிரி இப்பொழுதும் மத்திய-கீழ்-நாட்டைச்சேர்ந்த ஸலோனிகாவில் சைன்யங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பெரிய கடல் படை, ஆகாயப்படைகளின் துணையோடு நம்முடைய நிலப்படை அவ்விடத்தில் யுத்தத்திற்குத் தயாராயிருக்கிறது. கருங் கடலில் ரஷியர்கள் படைகளைச் சேகரிக்கிறார்கள்.

துருக்கி, ரஷியா, (பாலஸ்தீனத்திலிருக்கும்) பிரிடிஷ் துருப்புகள் ஒன்று சேர்ந்து பால்கன் மேல் படையெடுக்கப்போகிறார்களென்று எனக்குத்தோன்றுகிறது.

கவச-பீரங்கிகளோடு, நம்முடைய சைன்யங்கள் சீக்கிரத்தில் டான்யூப் தீரத்தின் வழியாக, ரைன், ரோன் தீரங்களுக்குச்சென்று, ரூர் நகரங்கள் வழியாகச் சென்று முயூனிச்சைப் பிடிக்கும்.

இம்மாதிரியாக ஐரோப்பாவுக்குள் நுழைந்து, நாம் ஜெர்மனியை எதிர்க்கப் போகிறோம்.

B

நாஸியின் தாக்கல்கள்.

வெளியேற்றி கப்பலை தோணி குண்டால் தாக்கிற்று.

பிழைத்துவந்த ஒருவர் சொல்லும் வாக்குமூலம்.

(பி. பி. ஸியில் எரிக்டேவிஸ் என்பவர் சொன்னதாவது.)

"பனாரீஸ் பட்டணம்" என்ற வெளியேற்றிக் கப்பலில் பிரயாணியாயிருந்த எரிக்டேவிஸ் என்பவர் பி. பி. ஸியில் ஒரு அங்கத்தினர். அவர் பிரிடிஷ் மலேயா ஒலிபரப்புக் கூட்டுக்குத் தலைவராக உத்தியோகம் வகிப்பதற்காகப் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தார்.

நாஸிகள் மறுபடியும் தாக்க ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள் "அதீனியா" என்ற பிரயாணிக் கப்பலை உடைத்தது போதாது, லண்டனில் வெடி வீசுவது போதாது, இந்த தபா, அலறிக் கொண்டிருந்த வடந்தைப்புயலில், அட்லாண்டிக் மகாசமுத்திர மத்தியில் இரவு 10-மணிக்கு தன்தீச்செயலைச்செய்ய ஜெர்மன் நீர்மூழ்கிக் கப்பல் தலைவர் துவக்கினார்.

கப்பலில் 400 பேர்கள் இருந்தார்கள். இப்பொழுது 100 பேர்கள் உயிருடனிருக்கிறார்கள். நான் அந்த நூறு பேர்களில் ஒருவன். ஒருக்கால் நான் பரம அதிருஷ்டசாலி என்று சொல்வேன். ஏனெனில் எனக்கு ஒரு கீரல் ஒரு' காயம் ஏற்படவில்லை. சிசுக்களில் ஏன் அவ்வளவு சிறிய அளவுதான் காப்பாற்றப்பட்டன? அத்யுத்தமமான முன் ஜாக்கிரதைகளும் முன் யோசனைகளும் வீணாக போகும் காலங்களும் உண்டு. இறக்க மற்ற கடல், கடுங்காற்று, கொலைகார சத்துரு இவர்களின் பழிநிறைந்த பான்மைக்கு முன் மனித பிரயத்தனங்கள் எம்மாத்திரம்?

புதிய பிரதேசங்களில் குடியேறிப் பிழைக்க எண்ணின பாலர்களின் பெரும் பாலர் இறந்தனர். இதற்கு நாம் சொல்லும் ஜவாப் என்ன? நம் லக்ஷியம் தளராமல் நிற்பது, நாகரீக நிலையை வெகு சீக்கிரம் நிலை நாட்டுவது, இவைதான்.

அந்தத்தாக்குதல் சுதந்திரத்திற்கே.

பிரயாணிகளுக்கும், அவர்களில் ஒருவனான எனக்கும் என்ன கதி ஏற்பட்டது? நாங்கள் ஒரு சர்வ நாகரீக ஸமூகமாக இருந்தோம். அன்று தோணி வெடி அடித்தது ஒரு ஆங்கில கப்பல்மேல் அல்ல. ஐரோப்பாவில் சுதந்திரமும் விசுவாசமும் கொண்ட எல்லாவற்றின் மேலும் அது வெடித்தது.

என்னுடைய காமரா நண்பன் ஒரு ஹங்கேரிய நிருபர். அவனுடைய வித்தையும் வாக்குசாதுர்யமும் அந்த பிரயாணத்தை வெகு உத்ஸாகப்படுத்தியது. போஜனத்திற்கு ஒரு பிரஞ்சு விமானியுடன் உட்கார்ந்தேன். அவர் பெரிய பராக்கிரமச் செயல்களால் புகழ் பெற்றவர். ஜெர்மனியால் பிடிக்கப்பட்ட ஜெக் தேசத்திலிருந்து தப்பித்து வந்தவர் ஒருவரும் இருந்தார்.

கப்பலில் டச்சுக்காரரும், ஜெர்மானியரும், ஆஸ்திரியர்களும், போல் தேசத்தவரும் இருந்தார்கள். அவர்களும் என்னைப்போல், சிந்திப்பதிலும், கார்யங்களிலும், குழந்தைகளை பத்திரமாகக் காப்பாற்றுவதிலும், சுதந்திரம் வேண்டியது அடிப்படையாக நன்மை பயக்கக்கூடிய உலக ஏற்பாடு என்று நினைப்பவர்கள். நம் சாம்ராஜயத்தின் ஒவ்வொரு மூலையிலிருந்து வந்தவர்களும் கப்பலில் இருந்தார்கள்.

கடல் யுத்தத்தில் பழக்கமற்றவர்கள்.

பிரயாணிகள் கடல் போரில் பழக்க மற்றவர்கள். சாமர்த்திய மற்றவர்கள். ஸமர்த்தர்களான மாலுமிகளே தேவையாயிருக்கும் பிரசக்தியில், இவர்களுக்கு என்ன செய்யவேணுமென்று தெரியாது. அப்படிக்கிருப்பினும் இவர்கள் வெகு உயர்வாக நடந்து கொண்டார்கள். கடும்புயலையும் கொந்தளிக்கும் கடலையும் தடுக்க திட்டமான வழிகிடையாது தண்ணீரில் பத்து பன்னிரெண்டு பெண் பிள்ளைகள் விழுந்திருக்க, படகுகளும், தெப்பக்கட்டைகளும் அங்குமிங்கும் மோதிக்கொண்டிருந்தால் நாம் என்ன செய்யமுடியும். ஒரு இளைஞன் ஒரு கயிற்றை எறிந்தான். சிலர் சுபாவமாகவே அதைப் பிடித்துக்கொண்டார்கள். அப்படியே ஒரு படகுக்கு அவர்களை இழுத்து அவர்களைக்காப்பாற்றினான்.

ஆர்தர் டார்லிங் என்ற ஒரு ஆஸ்திரேலியன். அவன் சாந்தமும் உறுதியுமுள்ளவன் அவர் சுற்றிச் சுற்றி நீந்திக்கொண்டு ஒவ்வொருவராக உதவி செய்து கடைசியில் ஒரு படகு மூழ்கிக்கொண்டிருந்த கப்பலை விட்டு நகரும் வரை அப்படகில் ஏறமறுத்து வந்தார்.

பெக்கி டட்டர் என்ற ஒரு கானடா தேசத்துப் பெண்மணி. அவள் உலகத்திலேயே அசையாநெஞ்சமுள்ளவள். அவள் ஒரு கயிற்றின் வழியாக வழுக்கிக்கொண்டு ஒருபடகிற்குள் இறங்கி அங்கு ஏறுகிறவர்களுக்கு ஆகாரங்கள் கொடுத்து கவனித்துவந்தாள். அப்படகு சாவதானமாக கரை சேரும்வரை அவ்வாறு கவனித்து வந்தாள். அந்த படகு ஒன்றுதான், ஒரு ஜீவனைக்கூட இழக்காமல் அந்த பயங்கரமான இரவிலும், கடும்புயலிலும், அடங்காக்கடலிலும் கரைவந்து சேர்ந்தது.

பிரிடிஷ் யுத்தக்கப்பல்கள் உதடுகளை யலங்கரிக்கும் குச்சிகள் வைத்திருந்தார்கள் என்று நீங்கள் நினைப்பீர்களா? நாங்கள் மீட்கப்பட்ட மறுநாள் கப்பலின் மேல் தட்டில் ஸ்ரீ பெக்கி என்ற பெண் ஒரு கனத்த மேல்ச்சட்டையுடனும், வெகு அழகு செய்யப்பட்ட முகத்துடனும், காணப்பட்ட பொழுதுதான் பிரிடிஷ் யுத்தக் கப்பலில்கூட அந்த சாமான் இருக்கவேண்டும் என்ற முடிவுக்கு வந்தேன். எப்படிக்கிருப்பினும் ஸ்ரீமதி பெக்கி என்ற பெண் எங்களுக்கு ஒரு பெருமையாக விளங்கினுள்.

பதினேன்று வயதுள்ள பராக்கிரமசாலி.

என்னுடைய வீரர்களில் இருவரைப்பற்றி இறுதியில் சொல்லுவதற்காக கையிருப்பில் வைத்திருக்கிறேன். ஒருவனுடைய பெயர் ஜாக்கெயிலி. அவனுக்கு வயது பதினொன்று. அவன் லண்டனிலுள்ள பிரிக்ஸ்டன் என்ற இடத்திலிருந்து வந்தவன். கப்பல் மூழ்கின பின்னர் அவன் கையில் ஒரு கைக்குட்டையைப் பிடித்த வண்ணமாகயிருப்பதைக் கண்டு அவனை ஒரு படகுக்குள் இழுத்தேன். அவன் பேரில் யாதொரு உடையுமில்லை. ஆனல் அவன் ஒரு குறையும் சொல்லிக்கொள்ள வில்லை. அவனுக்கு கட்டிப்பால் கொடுத்தோம். குடித்தான், பிஸ்கட்டுகள் கொடுத்தோம். தின்றுன். ஜாக் மறக்கமுடியா இரண்டு வசனங்கள் சொன்னுன். அவனை படகுக்குள் இழுத்துப்போட்டபொழுது தவிழ்ந்து பதுங்கிக்கொண்டே "ஐயா, ஐயா உங்களுக்கு வந்தனம்" என்றுன். கொஞ்ச நேரம் சென்று மறுநாள் காலையில் அதாவது சுமார் பன்னிரெண்டு மணி நேரம் படகிலிருந்த பிறகு, "ஐயா, நாம் கானடாவுக்குப்போகிறேமா, இங்கிலாத்துக்குப் போகிறேமா" என்றுன். மேலும் அவன் ஒரு மனிதனுடைய உயிரைக் காப்பாற்றினுன். எங்களுடைய மற்ற ஒரே ஒரு நண்பர் யார் என்றுல் அந்தக் கப்பலின் எஞ்ஜினீயர்களில் ஒருவர். அவருக்கு தலையில் ஒரு பிளவு காயம் இருந்தது. நாங்கள் படகுக்குள் வந்த காலத்தில் அவர் தூங்கிவிட்டார் போலிருக்கிறது. அவர் மெதுவாகத் தண்ணீருக்கு நழுவிக்கொண்டிருந்த சமயம் ஜாக்கெயிலி கண்டு அவரைப் பிடித்துக்கொண்டு நான் அவரை தப்புவிக்க உதவியாக இருந்தான்.

கப்பற் தலைவனின் வீரச்செயல்

என்னுடைய மற்றொரு வீரர் பிரிடிஷ் யுத்தக் கப்பற்பதி. அவர் கப்பலை ஒவ்வொரு தோணிக்குப்பக்கமாக கொண்டுவந்தும் தண்ணீர் நிரம்பிய படகுகள் ஒவ்வொன்றிற்கும் பக்கமாக வந்தும் அந்த கதியற்ற நிலைமையில் பிழைக்க மாட்டோம் என்று எண்ணியிருந்த எங்கள் நூறு பேர்களையும் காப்பாற்றினார்.

எனக்கு இந்த விஷயங்களில் சாமர்த்தியம் கிடையாது. ஆனால் நான் ஒரு தோணிக்குத் தலைவனாக 18 மணி நேரம் இருந்தேன். கொந்தளிக்கும கடலில் ஒரு பெரிய கப்பலை மற்றொரு வஸ்துவிற்கு சில அங்குலங்களருகில் கொண்டுவருவதென்றால் எவ்வளவு சிரமமான காரியம் என்று நான் நன்றாகத் தெரிந்துகொண்டேன்.

அந்தத் தலைவர்தான் எங்கள் உயிரைக் காப்பாற்றினவர். அவருடைய ஆள்கள் தான் எங்களுடைய உயிரைக் காப்பாற்றி எல்லா சௌகர்யங்களையும் கொடுத்து உபசரித்தது. அவர்களுடைய உடைகளை எங்களுக்கு கொடுத்தார்கள். அவர்கள் சாப்பிடவேண்டிய ஆகாரத்தை நாங்கள் உண்டோம். அவர்கள் படுக்கையை எங்களுக்களித்தார்கள். ஒரு பிரிடிஷ் யுத்தக்கப்பலிலுள்ள எல்லா வஸதிகளையும் நாங்களே வியாபித்துக் கொண்டோம். அவர்கள் எல்லாவற்றையும் யாதொரு ஆடம்பரமும் செய்யாமல் எங்களுக்குக்கொடுத்தார்கள்.

ஒரு பிரிடிஷ் கப்பல் அட்லாண்டிக் மஹா சமுத்திரத்தைக் கடந்து அமெரிக்கா தேசத்துக்குச் செல்லுவது ஏதோ தற்செயலாக ஒருதபா நடக்கும் சம்பவமல்ல. அடுத்த வாரமும் மறுவாரங்களும் யுத்தமுடியும் வரை அநேக பிரிடிஷ் கப்பல்கள் சென்றுக்கொண்டுதானிருக்கும். எத்தனை கப்பல்கள் பிரயாணம் செய்தாலும், ஒரு கப்பலில் சென்ற மூன்று பேர்கள் சரித்திரத்தில் பதியப்பெறுவார்கள். அவர்கள் ஆர்தர் டார்லிங், பெக்கி டட்டர், நான் ஆகிய மூவர்கள். ஒருக்கால் ஜாக் கெயிலியையும் அதில் சேர்த்துக்கொள்வதில் எனக்கு ஆக்ஷேபணையில்லை.

C

ஆங்கிலேய கப்பற்படையுடன்.

கப்பற் பீரங்கிகளின் கண் விழிப்பு—எதிர்ப்பு ஒன்றுமில்லை.

(இங்கிலாந்துக்குச்சொந்தமான, கீழ் மத்தியதரைக்கடலிலுள்ள கப்பற் படையின் ஒரு பாகத்துடன் யாத்திரை செய்துவந்த ஒரு பத்திராதிபர் தன்னுடைய அனுபவத்தைக் குறித்து எழுதுகிறார்).

நான் இப்பொழுதுதான் ஒரு கப்பல் யாத்திரைசெய்து திரும்பிவந்தேன். மத்யதரைக்கடல் மத்ய பாகத்திலும், ஈஜியன் கடலிலும் நடந்துவரும் பலவிதமான செய்கைகளைக் கவனிக்கவேண்டி மேற்படி யாத்திரை செய்யப்பட்டது. நான் பிரயாணம் செய்த கப்பல் படையில் சில, பெரிய சண்டைக் கப்பல்களும், சிறிய யுத்தக்கப்பல்களும், ஒரு ஆகாய விமானம் ஏற்றிச்செல்லும்

கப்பலும், சில நாசகாரிகளும் இருந்தன. நாங்கள் யாத்திரை செய்த இடங்களோ, இத்தாலியர்களின் ஆதிக்யத்தில் உள்ளவை. நாங்களே அவர்கள் வலையில்போய் அகப்பட்டுக்கொண்டதுபோல் அவர்கள் எங்களை என்னவேண்டுமானாலும் செயதிருக்கலாம். ஆனாலோ, அவர்களுடைய கப்பற்படை துறைமுகத்திற்கு வெளியில் வரவே இல்லை. ஏற்கனவே இம்மாதிரி பல சமயங்கள் நேர்ந்தபொழுது, அவர்கள் பயந்து நடுங்கிப்பதுங்கிக்கொண்டதுபோல் இப்பொழுதும் இருந்து விட்டார்கள்.

அலெக்ஸாண்ட்ரியாவைவிட்டு, ஒரு நாள் சாயங்காலம், இருட்டினதும் புறப்பட்டோம். மறுநாட் காலையில் விழிக்கும்போது, எங்கள் படைக்கப்பல்கள் மேற்குத் திசையை நோக்கிச் சென்றுகொண்டிருந்தன. முன்னால், ஆகாயத்தில் எங்கள் படையைச் சேர்ந்த சில ஆகாய விமானங்கள் துப்பறிந்துகொண்டு பறந்து சென்றன. நாங்கள் போய்க்கொண்டிருந்த பிரதேசமோ, லிபியாவில் மத்தியதரைக் கடல் கரையிலுள்ள இதாலியர்களின் ஆகாய விமானங்களின் சரகத்தில்தான் இருந்தது. இதாலியர்களின் ஆகாயவிமானம் ஒன்று மற்றும் சிலதுகளுடன் வெகு உயரத்தில் எங்களைப்பின் தொடருவதாக எங்களுக்குக் கிடைத்த அறிக்கைதான் ஏதோ சத்ரு சமீபத்தில் இருப்பதாக வெளிவந்தது. எங்களுடைய ஆகாய விமானப் படைகள் உடனே கிளம்பின; கண்ணுக்குப் புலப்படாமல் மறைந்துபோயின. சற்றுநேரத்திற்கெல்லாம், ஒருமணி நேரத்திற் குள்ளாகவே, பின்தொடர்ந்த சத்ரு "சுட்டு வீழ்க்கப்பட்டான்" என்ற தகவலும் கிடைத்தது. இப்பேற்கொத்த சம்பவமும் எங்களுக்குச் ஸர்வசாதரணமானது.

மேன்மேலும் சென்றுகொண்டே இருந்தோம். மூன்று மணிநேரத்தில், படைக்காவலாளர்கள் பக்கத்தில் சமுத்திரத்திலிருந்து புகை கிளம்பி மறுபடியும் தண்ணீரில் கலப்பதைக்கண்டுவிட்டார்கள்; ஆகாயவிமானமீ ஏற்றிச் செல்லும் கப்பலிலிருந்து உடனே, மேற்படி புகையானது சத்ருவின் ஒரு பறக்கும் படகிலிருந்துவருகிறது என்று அறிவிக்கப்பட்டது. அதுவும் சத்ருவின் ஒரு துப்பறியும் படகு. அப்படகையும் மூழ்க்கிவிட்டோம். சத்ருவின் "கண்களும்" பொட்டையாக்கப்பட்டுவிட்டன.

மேற்கண்டபடி சத்ருவின் ஆகாயவிமானங்கள் எவ்விதமாக வீழ்க்கப்பட்டன என்பதை நாங்கள் சீக்கிரமாகவே அறிந்துகொண்டோம். திடீரென்று முதலில் சத்ரு ஆகாயவிமானங்கள் மூன்று தென்புறத்திலிருந்து அதிக உயரத்தில் அளாவி வந்ததை கவனித்தோம். சில விநாடிகளுக்குள் எங்களுடைய துப்பாக்கிகள் அவைகள்மேல் நாட்டப்பட்டன. ஆகாயத்தில் நம்முடைய வெடிகுண்டுகள் வெடித்து சிதறிக்கொண்டிருந்தன. நம்முடைய முயற்சி இப்படிக்கிருக்க, எங்களுடைய கப்பலின் வலது பக்கத்திலிருந்து அரைமைலுக்கப்பால் புகை மேகங்கள் திடீரென்று கிளம்பின. எங்கள் கப்பல்களுக்கு அருகாமையில் குறிப்பேயில்லாமல் விடுவிக்கப்பட்டதாகத் தோன்றின. பாம்கள் சீறிச்சென்றன. இந்நிலைமையில் சத்ருவின் ஒரு ஆகாயவிமானம் அடிபட்டுப் பின்புறமாக பூமியை நோக்கி விழுந்ததைக் கவனித்தோம். அவ்விமானத்திலிருந்து இரண்டு பேர்கள்

அவரோகணியுடன் (Parachutes) குதித்து மெதுவாக சமுத்திரத்தின்பேரில் இறங்கிவிட்டார்கள். இம்மாதிரி எங்களை முதலில் சத்ரு எதிர்த்தது முடிந்தது. இரண்டாவது எதிர்ப்பை ஆரம்பித்தார்கள். ஐந்து சத்ரு விமானங்கள் சூரியமண்டலத்திலிருந்து, சுமார் 16,000-அடி உயரத்தில் வெளிக்கிளம்பினதைக் கவனித்தோம். எங்கள் கப்பல்களுக்கு அருகாமையில் சமுத்திரத்தில் சில பாம்கள் வெடித்ததுதான் சத்ரு விமானங்கள் வந்துவிட்டன என்பதற்கு எங்களுக்கு முதல் எச்சரிக்கை. முதல் எதிர்ப்பில் பறந்து வந்த விமானிகளைக் காட்டிலும் இப்பொழுது சத்ரு விமானிகள் எங்கள் கப்பல்கள் பேரில் எடுத்த குறிப்பு கொஞ்சம் மேன்மைதான் என்று சொல்லலாம். இதைக்கொண்டு இதாலி ரேடியோ எங்கள் கப்பல்களை மூழ்க்கிவிட்டதாகவே சொல்லுவார்கள். ஆனால் உண்மையிலோ, பாம்கள் சமுத்திரத்தில் சற்று எங்களுக்கு அருகாமையில் குறி தப்பி விழுந்தது. சில துணுக்குகள் மட்டும், கப்பல்களின் மேல் மாடியில், பறந்து விழுந்தன. மறுபடியும் எங்களுடைய கப்பல்களிலிருந்து துப்பாக்கிகள் சத்ரு விமானங்களை நோக்கிச் சுட ஆரம்பித்தன. ஆனால் சத்ருக்களும் இதை உணர்ந்து பின்வாங்கிப் பரந்துவிட்டார்கள். மறுபடியும் அன்று தினமே, சில டார்பீடோ பாம்களினால் எங்கள் படையைச் சேர்ந்த ஆகாய விமானம் ஏற்றிச்செல்லும் கப்பலை, எதிர்க்க முயன்றார்கள். ஆனால் அந்த டார்பீடோ பாம்களும், எங்கள் கப்பல்கள் பக்கமே வராமல், குறிதப்பிக் கிடந்து சென்றுவிட்டன.

மறுநாட்காலை "போர்க்களங்கள்" நெருங்கிவிட்டன என்பதற்குரிய சப்தம் எங்கள் கப்பல்களிலிருந்து கொம்பூதல் மூலமாகக் கிளம்பினது. கப்பற்படை ஆட்கள் அவரவர்களுடைய ஸ்தானத்தில் தயாராக இருந்தார்கள். நம்முடைய துப்பறியும் ஆகாய விமானங்கள் தென்மேற்கே சத்ருவின் சண்டைக்கப்பல்கள் இருப்பதாக அறிந்து எங்களுக்கு அறிவித்தன. சத்ருவின் கப்பற்படை நம்முடையதைக்காட்டிலும் பலமுள்ளதாகத் தெரிந்தது. எங்கள் கப்பற்படைத் தலைவரும் அவைகளை எதிர்க்கத் தயார் செய்தார்.

சத்ருவை எதிர்த்துச் சண்டைபோடப்போகிறோம் என்பதிலிருந்த உத்சாகம், திடீரென்று குன்றிவிட்டது. எங்களுடைய ஆர்ப்பாட்டத்தைக்கண்டு சத்ருக் கப்பல்கள் டாரண்டோ என்ற தன்னுடைய துறைமுகத்தை நோக்கிச்சென்று பதுங்கிக்கொண்டுவிட்டன. அப்பால் சுமார் 12 மணிநேரம் அங்கேயே சுற்றிக்கொண்டிருந்தோம், தயாராகவேயிருந்தோம், ஒருவரும் எங்களைத் தொந்திரவு செய்யவில்லை. மறு நாட் காலை மறுபடியும் கிழக்கேநோக்கிக் கிளம்பிவிட்டோம். அப்பால் கவனார்ஹமான விஷயங்கள் ஒன்றும் கவனிக்கப் படவில்லை. மறுதினம் சத்ரு ஆகாய விமானம் ஒன்று சுடப்பட்டது. முடிவாக இந்த யாத்திரையில் கப்பற்படையார்களுக்கு நான்குதினம் துப்பாக்கிப் பயிற்சி சம்பாதித்ததுதான் ஒரு பெரிய லாபம்.

மேற்கண்ட விஷயங்களை நோக்குங்கால் நம்முடைய கப்பற்படை இன்று நேர்மையும், சாமர்த்தியமும் நன்கு வெளிவரும். மணிக்கு ஒருதரம் ஆகாய

விமானம் ஏற்றிச்செல்லும் கப்பல்களிலிருந்து விமானங்கள் பறந்து சென்று எங்கள் கப்பல்களுக்கு இருபுறமும் காவல்காத்துக்கொண்டும், எதிரிக் கப்பல்களைக் கவனித்துக்கொண்டும் பறப்பதுண்டு. அடிக்கடி எங்களுடைய பெரிய கப்பல்கள் எதிரியின் நீர்மூழ்கி சண்டைக்குவருமோ என்று எதிர்பார்த்து, நேரே செல்லாமல் வளைந்து வளைந்து, வட்டமாக வழி செல்லும். எங்களுடைய கப்பல்களில் நூற்றுக்கணக்கான கண்கள் விழித்துக்கொண்டு, காவல் காத்துக்கொண்டிருக்கும். ஒரு தினத்தில் பலதடவைகள் எங்கள் கப்பல்களிலிருந்து, துப்பாக்கிகளை ஆகாயத்தை நோக்கி திருப்பி தயார்செய்துகொள்வார்கள். ஒருக்கால் சத்ருவின் விமானங்கள் திடீரென்று காணப்பட்டால் அவைகளைச் சுட்டு வீழ்த்தவேண்டி அவ்விதப்பயிற்சி எடுத்துக்கொள்ளுவார்கள்.

மேற்கண்ட விதமாக நம்மள் கப்பல்படையினுடைய சாமர்த்தியத்தை அடிக்கடி பயிற்சி பூர்வமாக விருத்திசெய்துகொண்டு வருவதுதான் நம்முடைய தேச பாதுகாப்பின் சாதனங்களை பலப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறது. மத்திய தரைக் கடலில் ஆங்கிலேயர்களுடைய ஆதிக்கமும் முற்றிலும் அதிகரித்துவிட்டது. சத்ருவினுடைய சூழ்ச்சியும் தன்னுடைய கப்பல் படைக்கு நஷ்டமில்லாமல் அவனுடைய ஆகாய விமானத்தினால் நம்முடைய கப்பல் படைக்கு ஏகதேச காலங்களில் சேதம் உண்டுபண்ணி நம்முடைய பலத்தைக் குறைத்துவிட வேண்டுமென்பதுதான் என்று தோன்றுகிறது. அவன் எண்ணம் அப்படிக்கிருக்க நடப்பில் அதற்கு மாறுபாடாக ஏற்பட்டுக்கொண்டுவருகிறது. நம்முடைய கப்பற்படையின் அத்தியந்த பொறுமையினால்தான் அவனுடைய கப்பல்படை க்ஷீணித்துக்கொண்டுவருகிறது. நிச்சயமாக சீக்கிரத்தில் நாம் நல்ல அறுவடையை எதிர்பார்க்கிறோம். அதுவும் சம்பூர்ணமாக அறுவடை செய்யப்போகிறோம்.

D

நேயர்களும், ஆகாய விமானப்படை இலாகா சட்டமும்.

"இந்த வேலை நம்மால் முடியாது."

(நமது விமான நிருபரிடமிருந்து.)

இங்கு (பிரிடனுக்கு) வந்திருக்கும் நமது நேயக்கக்ஷியைச் சேர்ந்த விமானிகளுக்கும், அவர்கள் அதிகாரிகளுக்கும் பிரிடிஷ் விமான இலாகாவின் நிர்வாக முறைகள் வியப்பைத்தருகின்றன. இந்த நேயக்கக்ஷி விமானிகள் தங்கியிருக்கும் முகாம் ஒன்றில், விமானி ஒருவன் உத்தரவில்லாமல் சில நாட்கள் வேலைக்கு வாராமலிருந்துவிட்டான். அங்கிருந்த பிரிடிஷ் அதிகாரியானவர்,

அவனை ராணுவ நியாயஸ்தலத்தில் விசாரிக்கப்போவதாக ஆங்கிலத்தில் சொல்லி விமானியின் பாஷையில் மொழிபெயர்க்கச் சொன்னார். அதைக்கேட்டவுடன் விமானி மயக்கம்போட்டு குப்புறவிழுந்தான். பிரிட்டிஷ் அதிகாரி வியப்பையடைந்தார். குற்றம் செய்த விமானியைக் கேட்டதற்கு, அவன் 'எங்கள் தேசத்தில் ராணுவ கச்சேரி என்றால் 4-மணி நேரத்தில் சுட்டுவிடுவதென்று அர்த்த' மென்றான்.

பிறகு ராணுவக் கச்சேரி கூடிற்று. குற்றவாளியின் சொந்த (அதாவது அவன் தேசத்திலிருந்து வந்திருக்கும்) அதிகாரி அவ்வூர் இளவரசர் ஒருவர். புகாருக்குச் சம்மந்தமான அத்தாக்ஷிகளைச் சேகரிக்க கோர்ட்டார் இந்த இளவரசரைக் கேட்டுக்கொண்டபோது, அவர், "எப்பொழுது குற்றவாளியென்று நானே சொல்லிவிட்டேனே அப்பொழுதே அவன் குற்றவாளிதான். வேறு சாக்ஷி எதெற்கெ" ன்றார். பிறகு பிரிடிஷ் விமான இலாகா சட்டங்களை அவருக்கு எடுத்துக்காட்டி, அதற்கு வேண்டிய பதிவு பத்திரங்கள் (பாரங்கள்) கொடுக்கப் பட்டன. இரண்டு நாட்களாகியும, இளவரசர் நமூனுக்களைத் தயாரித்து முடிக்க வில்லை. அதற்குள்ளாக, "இனி நம்முடைய விடுதியில் குற்றமென்பதே கிடை யாது. இதனால், மேல் அதிகாரியாகிய நமக்கு சாத்தியமில்லாத அதிக வேலை ஏற்படுகிறது" என்று ஒரு அறிக்கையானது, விளம்பரப் பலகையில் (நோடீஸ் போர்டில்) ஒட்டப்பட்டிருந்தது. விந்தையிலும் விந்தை.

அனுபந்தம் II.

பிரிடன் பேசுகிறது.

திரு. பி. நோயல் பேகர் எழுதுகிறார்.

சென்ற மூன்று வாரங்களுக்குள் பிரஸ்ஸல்ஸ் என்ற நகரிலிருந்து ஒரு நடுநிலை தேசத்தவர் லண்டனுக்கு வந்திருந்தார். அவர் ஒரு நாள் லண்டன் டைம்ஸ் பத்திரிகையில் எழுதின கதையை நீங்கள் வாசித்தீர்களோ என்னவோ. அவர் சொல்லுகிறதாவது:- பெல்ஜியத்துத் தலைநகருக்கு அருகில் ஒரு குதிரைப் பந்தயத்துக்கு ஸெப்டம்பர் மாதம் துவக்கத்தில் சென்றிருந்தார். அதில் நடந்த பந்தயங்களின் கடைசியில் "பிரிடானிகா" என்று பெயர் கொண்ட ஒரு குதிரை ஓடிற்று. பந்தயம் கட்டுகிறவர்களாவது, புத்தகக்காரர்களாவது ஒருவரும் அதைப் பற்றிக் கேள்விப்பட்டதில்லை. அந்தக் குதிரைக்குப்போட்டியாக நின்ற கீர்த்தி வாய்ந்த குதிரைகளை அது தோற்கடித்துவிடும் என்று ஒருவரும் நம்புவதற்குக் காரணமில்லை. ஆயினும், அன்று வந்திருந்த பெல்ஜியர் கூட்ட முழுவதும் ஒரே ஒத்துமையாக அதன்பேரில் அவர்களுடைய பணத்தையெல்லாம் கட்டினார்கள். பந்தயம் துவக்கி சில நிமிஷ நேரங்களுக்கெல்லாம் அக்குதிரை அங்கு வந்திருந்த கூட்டத்தின் "செல்லக்குதிரை" யாக விளங்கிற்று. செஸ்டர்டன் என்பவர் ஒரு சமயம் கூறியதுபோல் "அற்புதங்களைப்பற்றிய விசித்திரம்" என்னவென்றால், "அவைகளும் ஒரு சமயம் சம்பவிக்கின்றன." ஒருவருக்கும் தெரியாதிருந்த பிரிடானிகாவென்ற குதிரை ஜயித்தது. பெல்ஜியர் கூட்டத்திலிருந்த உத்ஸாகத்துக்கும் குதூஹலத்திற்கும் அளவேயில்லை. அந்தக் குதிரையை ஆரவாரித்தார்கள். குல்லாய்களை உயரே எறிந்தார்கள். ஒருவருக்கொருவர் கன்னத்திலும் முதுகிலும் தட்டினார்கள். அவர்கள் பந்தயத்தில் பணம் ஜயித்தது மட்டுமல்ல, ஏதோ வானத்திலிருந்து ஒரு நற்சகுனம் தென்பட்டதாக எண்ணினார்கள்.

"பிரான்ஸ் தேசத்தில் என்ன நடப்பினும் அது பிரிடனுக்காவது பிரிடிஷ் சாம்ராஜ்யத்துக்காவது ஒரு பொருட்டல்ல. நாம் யுத்தம் செய்து கொண்டே இருப்போம். அவசியமேற்பட்டால் தனியே யுத்தம் செய்வோம். அவசியமேற்பட்டால் வருஷக் கணக்காக யுத்தம் செய்வோம்" என்று முதன்முதலில் காமன்ஸ் சபையில் திரு. வின்ஸ்டன் சர்ச்சில் சொற்பொழிந்த தினத்தன்று இக்கதை என் ஞாபகத்திற்கு வந்தது. அந்தப் பயங்கரமான வார்த்தைகளையும், அவைகளைக் கேட்டிருந்த காமன்ஸ் சபையார்களில் எவ்வாறு மௌனம் உறைந்து அமர்ந்தது என்பதையும், நம்முடைய யுத்தக் கொள்கைகளின் நங்கூரமாக நினைத்திருந்த பிரான்ஸ் சிநேகமும் முறிந்து நம்மைச்சுற்றி நொருங்கி விடுமோ என்ற பயங்கரமான சந்தேகத்தையும் ஏற்றுக்கொள்ள அச்சபையார் தயார் ஆனார்கள் என்பதையும் யாவரும் மறக்கமுடியாது. அதிலிருந்து காமன்ஸ் சபையிலுள்ள நாங்களும், பிரிடிஷ் சாம்ராஜ்ய நாடுகளும், எத்தனையோ நாட்கள் தனியாகயிருப்

பதை உணர்ந்திருக்கிறோம். நாம் வாழ்ந்துவரும் ஐரோப்பிய நாகரீகத்தைக் காப்பாற்ற நாம் ஒருவர்தான் யுத்தம் செய்யவேண்டுமென்றும், பெர்லினில் ஆண்டுவரும் யந்திரபலம் கொண்ட "ஆட்டில்லா" காட்டுமிராண்டியின் முன்னேற்றத்தைத் தடுக்கும் கொத்தளங்கள், நம்முடைய பலமும் சித்தாந்தமும்தான் என்றும் விவரித்துச்சொன்ன தலைவர்களின், சொற்பொழிவுகள் பல நிகழ்ந்திருக்கின்றன. பிரான்ஸ் விழுந்த காலத்தில் பிரிடனும் சரண் புகுந்திருந்தால்—ஹிட்லரும் முஸோலினியும் அவ்வாறுதான் எதிர்பார்த்தார்கள்—அந்த இரண்டு ரத்தம் தீண்டின ஆசாமிகளும் உலகத்தை ஜயிப்பதை யாவராலும் தடுக்கமுடியாதென்பது அன்றும் இன்றும் சத்தியமே. நம்முடைய எதிர்ப்பையும், நம் விமானிகளின் தைரியம், தீர்மானம் இவைகளையும், நம் தொழிலாளிகள் அவர்களின் பெண்டுபிள்ளைகள் இவர்களின் பொறுமையையும், சார்ந்ததாகயிருக்கிறது உலக சரித்திரத்தின் வருங்காலப்போக்கு.

இந்தப் பூதாகாரமான போராட்டத்தில் பல சமயங்களில் தனித்திருந்திருக்கிறோம். ஆயினும், ஒரு சமயமாவது அதற்காக ஸ்தம்பித்து நின்றுவிடவில்லை. கடைசியில் நாம் ஜயிக்கமாட்டோம் என்று நினைத்த ஒருவரைக்கூடக் காணவேயில்லை. உலகத்திலுள்ள தொழில்கள், சுரங்கச் சரக்குகள் யாவும் நம்மிடம் இருக்க, நம்மிடம் நிகரற்ற விமானப்படை இருக்க, சமுத்திரத்தின் ஆதீனமும் நம்மிடமிருக்க, ஏழு கோடி ஜனங்களடங்கிய ஸ்வதந்திர சமூகமாகிய நம்முடைய பலத்துக்கு எதிராக அத்யந்த வேலையாலும், பலத்தாலும், துன்புறுத்துவதாலும், ஒத்துமையிழந்து, இழிந்துபோய் மிருகங்களைப்போலாக்கப்பட்ட 670 லக்ஷம் அடிமைகளை ஆளும் ஹிட்லரின் பலம் நிற்கமுடியாது என்று நாம் நினைக்கவில்லை போலும். முஸோலினியின் மனமில்லா வீரர்களான கருஞ்சட்டைக்காரர்கள், ஸூயஸ்ஸிலும், ஜிப்ரால்டரிலும் அடைக்கப்பட்டு முற்றுகைக்குட்பட்டிருக்க, அபிஸீனியா தேசத்தில் $2\frac{1}{2}$ லக்ஷம் ஜனங்கள் அகப்பட்டுக்கொண்டு விழிக்க, நிலக்கரி, எண்ணெய் உலோகங்கள், தொழிற் சரக்குகள் இவை போன்ற ஜீவாதாரமான வஸ்துக்களில்லாமல் தவிக்க, ஹிட்லருக்கு உண்மையில் இவர்களால் யாதொரு உதவியுமிருக்க முடியாதென்று நமக்கு நினைவு இல்லைபோலும். நாம் தனித்திருந்தாலும் நாம் ஜயித்தே தீருவோம் என்பதில் ஐயமில்லை.

உண்மையில், நாம் தனித்திருப்பதாக உணருவது நமக்கு நன்மையாக இருந்திருக்கிறது என்று சில ஸமயங்களில் நான் நினைக்கிறேன். பிரான்ஸ் கடற் கரைகளிலிருந்து நம்முடைய கடைசி பிரிடிஷ் போர் வீரனை வெளியேற்றும் போது, ஒரு வைரம் பாய்ந்த மாலுமி சொன்னாராம்; "கடவுள் கிருபையாக நம் கடைசி நண்பரும் விழுந்தார். இனி நாம் நமக்கு வேண்டியதை நம்மாலியன்றவரை நாமே பார்த்து கொள்வோம்" என்று. நாம் தனித்திருப்பதாக உணர்ந்தமேல்தான் நம் உண்மைச் சக்தியை நிர்ணயம் செய்யவும், யுத்த தளவாடங்கள், போர் வீரர்கள் முதலியவைகளை விருத்தி செய்யவும் முடிந்தது. முந்நூறு வருஷங்களுக்கு முன்னர் மஹாகவி ஷேக்ஸ்பியர் ஒரு ஆங்கில அரசன்

வாயிலாகச் சொன்னார்: "உலகத்தின் மூன்று திக்குகளும் யுத்த ஸந்நத்தமாக வரட்டும். அவர்களை திகிலடையச்செய்கிறோம்" என்று. அந்த சமயத்தைப் போல் இந்த சமயத்திலும் உலகத்தில் ஒப்பிலாப் பெரிய பிரச்னையும் நம்முடைய தியாகங்களையும் பிரயத்னங்களையும் ஒட்டியதாகயிருக்கிறதென்று நினைக்குங்காலையில் வெகு பிரத்யேகமான குதூஹலம் உண்டாகிறது.

ஆனால் உண்மையில் நாம் தனிமையாக யிருந்திருக்கிறோமா? இன்று நாம் தனிமையாக யிருக்கிறோமா? ஒவ்வொரு நாளும் நமக்கு கிடைக்கும் ருஜுவில் இருந்து இந்தக் கேள்வியே உளரல் என்று தெரியும். ஒவ்வொரு சுதந்திரதேசமும் அல்லது முன் சுதந்திரத்தை அனுபவித்த தேசமும் நம் பக்கம ஜயம்வேண்டும் என்று சிரத்தையுடன் நிரீக்ஷிக்கிறது. அல்லது வெகு தாபத்துடன் தன் அனுதாபத்தை காட்டுகிறது. அல்லது அதின் ஆத்மீய சக்தியும் நம் சார்பாக யிருக்கிறது. கடைசியாக இந்த சக்தியால் முடிவு ஏற்படும். ஹிட்லருடைய ஜயங்கள் அவனுடைய சக்தியை வளர்த்திருக்கின்றனவென்று ஜனங்கள் சில சமயம் சொல்கிறார்கள். பல சமயம் எண்ணுகிறார்கள். ஒரு ஜயமடைந்ததால் அதற்கடுத்த ஜயம் சுலபமாகயிருந்தது உண்மை. அவன் ஏற்படுத்தப் பிரயத்தனப்படும் ஐரோப்பிய திட்டத்தில் அந்த ஜயிக்கப்பட்ட தேசம் ஒரு இடையூறாக இருக்கும் என்பதும் உண்மை. ஒவ்வொரு ஜயமும் அவனுடைய இறுதித் தோல்வியை அருகில் வருத்துவதோடு நிச்சயப்படுத்துகிறது.

"பிரிடானிகா" என்ற பெல்ஜியப் பந்தயக்குதிரை பிரஸ்ஸல்ஸு கூட்டத்துக்கு ஒரு நற்சகுனமாகத்தோன்றியும், அவர்களுடைய உண்மையான உணர்ச்சிகள் யார் பக்கமாக யிருக்கின்றனவென்று ஜெர்மனியார்களுக்குக் காண்பித்தும் இப்பொழுது 8 மாதங்களாகின்றன. டைம்ஸ் பத்திரிகை பெல்ஜிய நிருபர் இன்று காலைப் பத்திரிகையில் சொல்லுகிறார்: "முன் இருபத்தைந்து வருஷங்களுக்கு முன் நகரத் தலைவர் மாக்ஸு என்பவர் எவ்வாறு நாடு கடத்தப்பட்டாரோ அவ்வாறு பிரஸ்ஸல்ஸு நகரத்தலைவர் இன்று பெல்ஜியத்திலிருந்து ஜெர்மனிக்கு நாடுகடத்தப்படுவார்" என்று. பிரஸ்ஸல்ஸில் ஹோடேல்-தி-வில் என்ற இடத்தில் ஒரு ஜெர்மானிய கமிஷனரை அமர்த்தியிருப்பதாக ஜெர்மானியர் உத்யோக ரீதியாக வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். பெல்ஜியத் தலைநகருடைய ஆட்சியை அவரிடம் ஒப்படைத்ததாகப் பாவிக்கவேண்டும்.

கெயிஸர்கூட இவ்வளவு கடுமையான நடவடிக்கையை எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. மாக்ஸு சென்ற பிறகு, அவருடைய கூட்டாளிகள் ஆட்சி புரிந்தார்கள். இப்பொழுது பெல்ஜியர்கள் தெளிவாக ஊகிப்பது ஒன்று. பிரஸ்ஸல்ஸில் உள்ள நிலை வெகு நெருக்கடியாகயிருக்கிறது. நாஸிகளுடைய கஷ்டங்கள் பிரதி வாரமும் அதிகரித்துக் கொண்டுவருகின்றன. பெல்ஜிய தேசத்தவரின் ஒவ்வொரு கக்ஷியினர், ஒவ்வொரு வகுப்பினர் இவர்களுடைய இஷ்டங்களும் எதிர்ப்பும், துயர்ந்து வளர்ந்து கொண்டிருக்கின்றன.

பிரிடானிகாவென்ற பந்தயக் குதிரையின் கதையைச்சொன்ன நடுநிலை தேசத்தவர் இத்தேசத்தை விட்டுப் போகும் கடைசி நாளில் ஒரு

பெல்ஜியத் தொழிலாளியுடன் பேசி கொண்டிருந்தார். அப்பொழுது அத் தொழிலாளி "முன்தபா அவர்கள் தப்பித்துப்போக விட்டுவிட்டோம். இந்தத்தபா அவர்கள் எல்லோருக்கும் எங்கள் கால்வாய்களில் இடம் வைத் திருக்கிறோம்" என்று சொன்னார்.

செவ்வாய்கிழமை பிற்பகல் ஒரு பிரிடிஷ் வெடிவிமானம் மேற்கு ஜெர் மனியில் பகலில் தாக்கிற்று. திரும்பி வரும்போது ஹாலண்டு மைதானங் களின்பேரில் தணிந்து பறந்து வந்தது. விமானத்தின் சிறகுகளில் சிகப்பு, வெள்ளை, நீல வட்டங்கள்கொண்ட நம்முடைய குறிகளை வயலில் வேலை செய்தவர்கள் காணும்படியாக அவ் வளவு தாழ்ந்து பறந்தது. ஐம்பது மைல்கள்வரை வயல்களிலும், ரஸ்தாக் களிலும் வேலைசெய்துகொண்டிருந்த வர்கள் தங்கள் கைக்குட்டைகளை வீசி இப்படி எதிர்பாராது தோன்றின பிரி டிஷ் நண்பர்களை உத்ஸாகமாக வர வேற்றனர்.

சென்றவாரம் கிராமாந்திரத்தில் இரண்டு ஜெக் நண்பர்களுடன் தங்கி னேன். அவர்கள் விமானப்படையைச் சேர்ந்தவர்கள். இரண்டு நாட்கள் இளைப்பாறிகொண்டிருந்தார்கள். அவர் களில் ஒருவர் யுத்தத்திற்குச் சற்று முன்புதான் தன் தேசத்துத்தலை நகரான பிராக் என்ற பட்டணத்தை விட்டு அகன்றார். 1939-ஆம் ஸெப் டம்பர் மாதத்தில் போலந்துப்படை யுடன் சேர்ந்து போர் புரிந்தவர். ருமேனியா வழியாகத் தப்பிவந்து மறுபடி பிரான்ஸ் தேசத்தில் போர் செய்தவர். மற்றொருவர் ஆறுமாதங் களுக்குமுன் பிராக் பட்டணத்தை விட்டுப்புறப்பட்டு ஹங்கேரி, கிரீஸ், துருக்கி, எகிப்து, மொருகோ இந்தத் தேசங்களின் வழியாக மேற்குப் போர் முனைக்கு வந்தார். தங்களுக்கு 20 விமானங்கள் நாசமடைந்திடினும் நாஸி விமானங்களில் 200-ஐ வீழ்த்திப் புகழ் பெற்ற விமான அணியைச்சேர்ந்த வர்கள் என்ற கௌரவங்கொண்டு விளங் கினார்கள். அவர்களுக்கு உபகாரம் செய்த பிரிடிஷ் யஜமானர்களுக்கு வந்தனமளித்து அவர்கள் எழுதும் போது அவர்களை மற்றொரு அணிக்கு மாற்றியிருப்பதாக உத்தரவளிக்கப் பட்டார்கள். அதற்கு அவர்கள் சொன்னதாவது:—"இப்பொழுது நாங் கள் ஸர்வதேசத்தவர்கள். நாங்கள் போலந்து விமானிகளுடன் சேர்ந் திருக்கிறோம். எங்களுக்கு ஒரு ஆங்கில அணித்தலைவர் இருக்கிறார். நாங்கள் தினம்தோறும் வானத்தில் சண்டை யிடுவதாலும், எல்லா நாஸி விமானங் களையும் சுட்டு வீழ்த்தவேணுமென்று தீர்மானம் செய்திருப்பதாலும் நாங்கள் எல்லோரும் ஸௌஜன்யமாகவும் ஸந்தோஷமாகவும் இருக்கிறோம்."

சென்ற வாரத்தில், நார்வீஜியப் பகுதியைச் சேர்ந்த உத்தியோகஸ்தர் கள், ஸிபாய்களுடன் நான் பிரயாணம் செய்தேன். கிரம காலத்தில் நார்வே தேசத்தை நாஸியாட்சியிலிருந்து விடு தலை அடைவதற்கு படையெடுப்பு விஷயங்களுக்காகப் பயிற்சி செய்து கொண்டிருந்தார்கள். ஜெக்கர்கள், போலர்கள், பெல்ஜியர்கள், டச்சுக் காரர்கள் முதலியோர்கள்போல் அவர் களுடைய சிநேகிதர்களிடமிருந்தும் குடும்பங்களிடமிருந்தும் நார்வீஜியர் களுக்குத் தகவல்கள் கிடைத்தன. ஜெர்மானியரை எதிர்க்கவேண்டிய ஆர்வமும் விருத்தியாகிக் கொண்டே

வருகிறதென்றும், ஜெர்மானியரின் கஷ்டங்கள் அதிகரித்துக் கொண்டேயிருக்கின்றன வென்றும், பிடிபட்ட தேசத்தவர்கள் வெற்றியுடன் மீறுவதற்குறிய காலத்திற்காகக் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்றும், உசித காலத்தில் எத்தகைய தியாகம் செய்தும் சுதந்திரம் பெறத் தயாராகயிருக்கிறார்கள் என்றும் எல்லோரும் சொன்னார்கள்.

பிடிபட்ட தேசங்களிலிருந்து வரும் சாக்ஷிகள் இன்னும் வெகு அர்த்த புஷ்டியுள்ள ஒரு விஷயம் சொல்லுகிறார்கள். ஜெர்மானிய சேனைக்கும் அதன் போர் வீரர்களுக்கும், பிரான்ஸ் தேசம் முறியடிக்கப்பட்டவுடனிருந்த அல்பக் குதூஹலமும் போய்விட்டதென்றும், நெறியிழந்து, நெஞ்சம் தணிந்திருக்கிறார்களென்றும், பிரிடனைப் படையெடுப்பது இனி வெற்றிகரமாகயிராதென்றும், ஆகையால் யுத்தத்தையே இழக்க வேண்டியதுதான் என்றும் சொல்லுகிறார்கள். ஜெர்மன் போர்வீரர்கள் களைத்துவிட்டார்கள். தோல்வி யுணர்ச்சி மேலிட்டுவிட்டது. வீட்டிற்குத் திரும்பினால் போதுமென்று நினைக்கிறார்கள். ஹிட்லருக்கு இந்த ஆபத்தே போதுமானது. ஆனால் பெல்ஜியத்துக்கு அன்று திரும்பின நடுநிலையோன் அனுபவமும், ஒழுக்கமும், அறிவும், பொறுப்பும் வாய்ந்தவராகையால், மேற்சொன்ன ஜெர்மானியப் படையின் நிலையில் இன்னும் ஸ்வாரஸ்யமான விஷயம் இருக்கிறதென்றார். சற்றுத் தூண்டிவிட்டால் ஜெர்மானிய போர் வீரர்கள் தாங்கள் யுத்தத்தை எவ்வளவு பகைக்கிறார்கள் என்றும், நாஸி கொள்கையைப் பகைக்கிறார்கள் என்றும் சொல்லுவார்கள் என்றார். வெற்றிக்குப் பின் தோல்வி வந்தால், ஜெர்மனியில் பிரகிருதம் ஆளும் கொடுங்கோலை எதிர்த்துப் புரட்சி ஏற்படும். ஜெர்மானிய வீரர்கள் வெகு குரூரமாக யிருக்கக் கூடியவர்கள், இப்பொழுதுதான் அவர்கள் தானாக ஆலோசனை செய்யத் துவக்கியிருக்கிறார்கள். அடிக்கடி "சரி, எப்படிக்கிருப்பினும் நாம் பெல்ஜியத்தில் என்ன செய்கிறோம், அது ஒரு போதும் ஜெர்மனாக முடியாதே" என்ற ஒரு அதி அர்த்தபுஷ்டியுள்ள கேள்வியைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறார்கள்.

ஹிட்லருடைய ஒவ்வொரு வெற்றியும் அதன் பின் வரும் வெற்றியை எளிதாகச் செய்வது உண்மைதான். ஆயினும் வெற்றிகள் எல்லாவற்றையும் சேர்த்துப் பார்க்குமளவில் அவை ஒரு பெரிய பலக் குறைவுதான். அவனுடைய சேனையும் தாங்கள் போர்புரிவதின் லக்ஷ்யம் நியாயமானதா என்பதில் பெருத்த சந்தேகம் கொண்டவர்களாய், ஒரு அடிமைத்தனம் கலந்த பயத்தில் யீடுபட்டவர்களாய் இருப்பதால் அவர்களை ஒருபுறம் ஒன்றுபடுத்தி வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. சுதந்திரத்தை அனுபவித்துச் சுதந்திரத்தை யிழந்து, சுதந்திர தாகம் கொண்டு அதையடைய நிச்சயம் செய்து நிற்கும் 10-கோடி ஆண் பெண் அடங்கியோரை அமுக்கி வைத்துக் கொள்ளவேண்டியிருக்கிறது. அப்படியென்றால் நாம் இப் போரில் தனியாக இல்லை. ஐரோப்பாவில் 10-கோடி நண்பர்கள் கால காங்க்ஷிகளாகக் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஜெர்மனியில் பெரிய சக்திகள் தயாராகயிருக்கின்றன. இறைவன் திருவருளால்

சாசுவதமான அமைதியை அடைவோம்.

என்னை அத்யதாகிரஹணம் செய்யாதீர்கள். வெற்றிகள் வரப்போகின்றனவென்ற வீண்குறிகள் சொல்லவில்லை. நமக்கு வெகுக் கடும்போராட்டங்கள் இருக்கும், கடும் தோல்விகள் வெகு அருகாண்மையில் இருக்கலாம். என்ன இருந்தபோதிலும் ஹிட்லரும் அவனுடைய கூட்டுக் கொள்ளைகாரர்களும் தோல்வியடைவார்கள் என்பது திண்ணம். அவ்வாறு ஹிட்லர் தோல்வியடைவது ஏன் நிச்சயமென்றால் ஜெர்மனியிலும், ஐரோப்பாவிலும் உலகத்திலும் எது மானிடத்தின் உண்மை காம்பீர்யமோ, தத்துவமோ அதை அவன் நிக்ரஹித்து விட்டான். ஜெர்மனியைப்போல் ஐரோப்பாவும் சுதந்திர மற்ற வாழ்க்கை, வாழ்க்கையேயில்லை என்று கண்டுகொண்டிருக்கிறது. ஒவ்வொரு தேசத்திலும் சாதாரண மனிதர்கள் குரூரத்தையும், பகையையும், வலுவுச் சண்டையையும் வெறுக்கிறார்கள் என்பதை ஐரோப்பாவிலும் மற்றெங்குமுள்ள மானிடம் புதிய விசித்திரமான வழிகளில் அறிந்துகொண்டிருக்கிறது. இந்த அடிப்படையான உண்மை நமக்கு வெற்றியைத் தருவதோடு, சாந்தியும், சோதரமும் நிறைந்த உலகை உண்டாக்கும்.

கதம்பம்.

1. 'என் கப்பலின் வேகத்தையா கேட்கிறீர்கள்? நான் ஓடும்பொழுது ஒருவரும் பிடிக்கமுடியவில்லை.' (புதிதாக நியமிக்கப்பட்ட இதாலிய கப்பற்படை தலைவன் தன் புது யுத்தக்கப்பலைப்பற்றி பெருமையடித்துக்கொண்டது.)

2. 'சர்வதேசத்தையும் கெடுபிடி செய்யும் ராவணனுக்குப் பணிவதா, அல்லது அழியும்வரை போராடுவதா—இவற்றில் கிரீஸ் இரண்டாவதை சிலாக்கியமெனத் தேர்ந்தது.' (மதராஸ் ஒலிபரப்பில் 29—10—40 கிரேக்கமாது விகியார் சோபூலோ பேசியது).

3. 'இப்பொழுதே யுத்தத்தில் சேர்ந்தவரைப்போல த்வரையாக முஸ்தீப்புகள் நாங்கள் (ஐக்கியநாடு) செய்யவேண்டும். இல்லாவிடில் தாழ்வினால் எல்லாம் குடிமுழுகிவிடும். சர்வாதிகாரிகளின் திட்டத்தில் நாங்கள் அடுத்தபலி.' (26—10—40-ல் பிரான்ஸில் ஐக்கிய நாட்டு ஸ்தானிகராயிருக்கும் W. புல்லிட் பேசியது).

4. 'நாங்கள் நடுநிலைவகித்தும், எங்கள் வாழ்வுரிமையை இதாலி ஒத்துக்கொள்ளவில்லை.' (28—10—40-ல் கிரேக்க தலைவர் ஜெனரல் மெடாக்ஸாஸின் வெளியீடு).

5. 'இன்று உலகில் மிக்கச்சிறப்பான விஷயம் ஜனநாயகம் உயிருடன் இருக்கிறது. அது வலுத்துவருகிறது என்பதே.' (30—10—40 தலைவர் ரூஸ்வெல்ட்).

6. 'இந்த வருஷம் பனிகாலத்தில் உணவன்னியில் தவிப்போம் என்ற பயமே வேண்டாம். இதுமட்டுமல்ல; சமாதான காலங்களில்விட ஜனங்களுக்கு புஷ்டியான உணவு கிடைக்கப்போகிறது.' (20—10—40-ல் உணவுப் பொருள் மந்திரி லார்டு ஊல்டன்).

7. 'இந்த பயங்கரமான சந்நிவேசங்களிடையே, இதற்குமுன், ஒரு ஜனநாயகத்தின் பிரஜைகள் ஆண், பெண், சிறு குழந்தைகள்—இவ்வளவு தைரியம், ஒற்றுமை, மனஉறுதியைக் காட்டியதில்லை.' (ஆகாய விமானங்களால் தாக்கப்பட்ட ஆங்கிலேயர்களைப்பற்றி 25—10—40-ல் தலைவர் ரூஸ்வெல்ட் வெண்மாளிகையில் இருந்து பேசியது).

8. 'அமெரிக்காவின் சமாதானத்தை நிலைகுலையச்செய்ய இதுவரை கேட்டு அறியாத பயமுறுத்தல்கள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. முன்பின் எதிர்பாராத ஆபத்துக்களிலிருந்து காக்க முன்பின் நடக்காத முயற்சிகள் வேண்டும்.' (30—10—40-ல் தலைவர் ரூஸ்வெல்டின் ஒலிபரப்பு).

9. 'நாஸீயத்தையும் பாஸீயத்தையும் வெறுப்பதாகக்கூறுகையில் அவை'களை எதிர்க்கும் பிரிடனுடன் ஒத்துழைக்காமல் மறுக்கும் காங்கிரஸ் தலைவர்களின் போக்கு எனக்கு ஆச்சர்யத்தை விளைவிக்கிறது.' (3—11—40-ல் கர்னூலில் மேன்மை தங்கிய மதராஸ் கவர்னர்).

10. 'யுத்தத்தின் இந்தப்பகுதியில் (கடல் போக்குவரத்து) நாம் வெகுதூரம் முன்னோக்கவேண்டும். 1943, 1944 வருஷங்களைப்பற்றி நினைக்கவேண்டும். (5—11—40-ல் லண்டனில் பிரதமந்திரி வின்ஸ்டன் சர்ச்சில்).

அனுபந்தம் III.

ஜெர்மன்-இதாலிய ஒலிபரப்புப் பொய்கள்.

A—ஆங்கிலத்தில் ஒலிபரப்பு.

22—10—40.

ஞாயிற்றுக்கிழமை மாலை ராடர்டாம் நகரத்தின் மத்தியில் பெரிய வெடிகளை பிரிடிஷ் விமானங்கள் போட்டதாக ஜெர்மன் ரேடியோ ஊளையிடுகிறது. ஆனால் அன்று பிரிடிஷ் தகர்த்த ஊரானது ராடர்டாம் அல்ல; பெர்லினாகிய தலை நகரே. இதைப்போல் கடுமையான எதிர்ப்பை இதுவரையில் இந்தத் தலை நகர் அனுபவித்திருக்க முடியாது. ஆகையால்தான் ரேடியோ வெறிபிடித்து இப்படிக் கூச்சலிட வேண்டியதாயிற்று. இம்மாதிரியாக பெர்லினுக்குப் பதிலாக ராடர்டாம் என்று ஊர் பெயரை மாற்றி ஏமாற்றியதோடு நில்லாமல், ராணுவ நிலயமில்லாத இடங்கள் மேல் குண்டுகளைப்போடுவது சட்டவிரோதமென்று, பெர்லின் பத்திரிகைகள்

கசந்துகொள்ளுவதாகவும் சொல்லுகிறது. பெர்லின் பத்திரிகைகளுக்கு வருத்த மேற்படத்தான் செய்யும். ஏனென்ருல், அன்று இரவு முழுவதும் பெர்லின் தகர்க்கப்பட்டு, நான்கு மிகப்பெரிய ரயில்வே ஸ்டேஷன் நிலயங்கள் அதிகப் பழுதுபட்டன. வேறு சில இடங்களும் எதிர்க்கப்பட்டன.

ஜெர்மன் ராணுவ ரக்ஷணைக்குள்ளிருக்கும் எல்லா நாடுகளிலும் பஞ்ச நிவாரணத்துக்குவேண்டிய வழிகள், அந்தந்த அரசாங்கங்களோடு ஜெர்மன் நிபுணர்கள் கலந்து யோசித்துத் தேடப்படுவதாக ஜெர்மனி பெருமையடித்துக்கொள்ளுகிறது. ஆனல் இந்த தேசங்களில் பஞ்சம் வந்ததற்குக் காரணம் சொல்லப்படவில்லை. ஜெர்மானியர் உட்புகுந்து, கொள்ளையடித்திருக்காவிட்டால் பஞ்சமே வந்திராது.

அயல் நாட்டு நிருபர்கள் தயாரிக்கும் சமாசார அறிக்கைகளை, யுத்த சமயத்தில், எந்த கவர்ன்மெண்டும் பரிசோதித்த பிறகுதான் பிரசுரிக்க அனுமதி கொடுக்கும். பிரிடனில் அனுமதி கொஞ்சத்தில் கொடுக்கப்படுகிறதில்லை என்றும், அதற்குக் காத்துக்கிடப்பதற்குள் நிருபர்களுக்கு விருத்தாப்பியம் வந்துவிடும்போலிருக்கிறதென்றும் ஜெர்மன் ரேடியோ பரிகாசம் செய்கிறது. நிருபர்களுக்கு சாதாரணமாய் எங்கும் ஏற்படும் அசௌகூர்யம்தான்; பொறுத்துத்தான் ஆகவேண்டும். ஆனல் ஒருவிதத்தில் பார்த்தால், ஜெர்மனியில் நிருபர்களுக்கு இந்த சிரமம் இல்லவே இல்லை. அங்கே பிரசார இலாகா மந்திரி எழுதிக்கொடுத்ததை வாங்கி அனுப்பவேண்டியதுதான். வேறு ஒன்றையும் நிருபர்கள் சொந்தமாய்ப் பிரசுரிக்கக்கூடாது. பழுதுபட்ட இடங்களைப்போய்ப் பார்க்கவும் கூடாது. பிரிடிஷ் விமானங்களால் சேதப்பட்டிருக்கும் ராணுவ நிலயங்களைப்பற்றிப் பிரஸ்தாபமே செய்யக்கூடாது.

பிரிடன்மேல் ஜெர்மனி படையெடுப்பதாகச் சொன்னதெல்லாம் முடியவில்லை. இதுவரையில் சும்மா இருந்துவிட்டு, இதாலியானது இப்பொழுது அதைப்பற்றி ஏதாவது சொல்லவேண்டுமே என்று காரணம் கற்பிக்கிறது. அதற்காக "பிரிடிஷ் கரையில் ஏதோ ஒரு இடத்தில் ஜெர்மானியர்கள் வந்து இறங்க முயற்சித்ததாகவும்; அதிக நஷ்டத்தோடு துரத்தப்பட்டார்களென்றும், பிரிடிஷ் ரேடியோ சென்ற சனிக்கிழமையன்று ஒலிபரப்பியதென்றும், அதற்கு மறுநாள் பிரிடிஷ் பொய்ப் பிரசார மந்திரியாகிய மிஸ்டர் டப்கூப்பர் படையெடுத்ததாக பிரிடிஷ் ரேடியோ சொன்ன செய்திகளை அரசாங்கபூர்வமாக மறுத்ததாயும்", அதாவது, ஏதோ நடந்ததை மறைப்பதுபோல் சொல்லி இதாலி ஒலிபரப்பியிருக்கிறது. பிரிடிஷ் ரேடியோவாகிய பி. பி. ஸி.யோ அல்லது ராயிடரோ, மற்று பிரிடிஷார் எவரும் இந்தப் பிரஸ்தாபத்தைச் செய்யவில்லை. ஆகையால், பிரிடிஷ் கரையேற முயன்ற பெருமை ஜெர்மானியருக்குக் கிடையாது. ஸெப்டர்பர் 16-ல் படையெடுக்க ஜெர்மானியர் உத்தேசித்திருந்ததாகவும், ஆனல் ஜெர்மன் படைகள் கூடியிருந்த துறைமுகங்கள் தகர்க்கப்பட்டு, 60,000 சிப்பாய் மாண்டதாயும், படையெடுக்க உத்தேசித்திருந்த தினத்துக்கு முதல் நாள்—அதாவது, ஸெப்டம்பர் 15-ம் தேதியன்று 187 விமானங்களை ஜெர்மானியர்கள் தோற்றதாலும் பயந்து படையெடுக்கும் உத்தேசத்தை மறு உத்தரவு போட்டு

நிறுத்திவிட்டார்களென்று, நடுநிலை வகித்த நியூ-யார்க் ஹெரல்ட்-ட்ரிப்யூன் பத்திரிகை ஸெப்டம்பர் 24-ம் தேதியிலேயே சொல்லிவிட்டது. பிரிடிஷ் அதிகாரிகள் பரிசோதனைசெய்து தகுந்த அத்தாக்ஷிகளைக்கொண்டு ஹெரல்ட் ட்ரிப்யூன் சொல்லுவதுண்மைதான் என்று இப்பொழுது ஆமோதிக்கிறார்கள்.

ஸெப்டம்பர் மாதத்தில் இதாலிக்கு ஏற்பட்ட விமான நஷ்டக் கணக்கை இதாலிய கவர்ன்மெண்டும், பிரிடிஷ் கவர்ன்மெண்டும் பிரசுரித்திருக்கின்றன. ஜெர்மனியைப்போலல்லாது, இதாலியர்கள் தங்கள் நஷ்ட ஜாபிதாக்களை ஒழுங்காய்ப் பிரசுரிக்கிறார்கள். இவைகளை ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பதிலிருந்து பிரிடிஷ் கணக்கு எவ்வளவு உண்மையானதென்று விளங்குகிறது. ஸெப்டம்பர் மாதத்தில் வட ஆப்பிரிக்காவில் நடக்கும் யுத்தத்தில் 27-விமானிகள் இறந்ததாகவும், 77-விமானிகள் காணுமற்போனதாகவும், ஆக மொத்தம் நஷ்டம் 104-விமானிகள் என்று இதாலி கணக்குக் கொடுக்கிறது. இந்த மாதத்தில் இதாலியர்களுக்கு 19-விமானங்களும், 69-விமானிகளும் சேதமென்றும், ஆனால், இவைகளில் இரண்டு விமானங்களின் நஷ்டத்தைப்பற்றி நிச்சயமாய் சொல்லுவதற்கில்லை என்றும் பிரிடிஷ் அறிக்கை சொல்லுகிறது. இதாலிகொடுக்கும் தொகையைக் காட்டிலும் பிரிடன் கொடுக்கும் தொகை குறைந்து இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் பழுதுபட்ட இதாலிய விமானங்களில் சில பிரிடன் எதிர்பார்த்தபடி நிலயங்களுக்குப் பத்திரமாய்த் திரும்பாமல் வழியில் விழுந்து நாசமாயிருக்க வேண்டும். மேலும், எதிரியின் நஷ்டத்தைப்பற்றி பிரிடிஷார் குறைத்துக் கணக்கிடுகிறார்களென்பது எதிரியின் கணக்கிலிருந்தே ருஜுவாகிறது.

23—10—40.

இதாலி ரேடியோவுக்குப் பொய் சொல்லுவது சாதாரணமாயிருந்தாலும், ஒரு நாள் முழுவதும் சற்று யோசனைசெய்தால், இதாலிக்குக்கூடத் தான் சொன்ன பொய்யை மாற்றிக்கொள்ளவேண்டிய அவசியமேற்படுகிறது. நேற்றுச் செய்த ஒலிபரப்பில், ‘சைன்யத்தை பலப்படுத்திக்கொண்டு அதிசீக்கிரத்தில் முடிவான வெற்றியையடைந்துவிடுவோம்’ என்று இதாலி ரேடியோ சொல்லிற்று. இன்று ‘யுத்தம் இன்னும் 10-வருஷங்களுக்கு இழுக்கலாம்’ என்கிறது.

24—10—40.

‘இங்கிலாந்தானது தன்னுடைய கைத்தொழில்களைப் பாழாக்கிக்கொண்டதோடு, இதர நாடுகளையும், விசேஷமாக, ஏற்றுமதி விஷயத்தில் கெடுத்துவிட்டது. உதாரணமாக, ஏற்றிப்போகக் கப்பல்களில்லாததால் (கொட்டையெடுக்காத) பருத்தியை தென் ஆபிரிக்க-ஐக்கியக் கவர்ன்மெண்டு வெளிதேசங்களுக்கு ஏற்றுமதி செய்யமுடியவில்லை’ என்று ஜெர்மனி தன்னுடைய ரேடியோவில் தர்மோபதேசம் செய்கிறது. இதெல்லாம் பாசாங்குப் பச்சாத்தாபம். தென்-ஆபிரிகாவில் வருஷத்துக்கு 600-டன் பருத்திவிரைதான் விளைகிறது. உலகத்தின் மொத்த விளைவு 130-லக்ஷம் டன். தென்-ஆபிரிக விளைவை ஒரு பொருட்டாகக் கருதி ஏற்றுமதிக் கணக்குகளில் காண்பிப்பதுகூடவில்லை. விளைவு அவ்வளவு மட்டு.

25—10—40.

சில தினங்களுக்குமுன் செங்கடலில் பிரிடனுக்கு ஏற்பட்ட ஜயம் ' இப்பொழுது உலகப் பிரசித்தமாய்விட்டது. உண்மை இப்படியிருக்க 'நம்முடைய மாலுமிகளின் வீரத்தை உலகமறிந்துவிட்டதென்று இதாலி சொல்லிக்கொள்ளுகிறது. ஆனல், ஒருவிதத்தில், இதாலியர்களின் சாமார்த்தியத்தை மெச்சவேண்டியது தான். கப்பல் சண்டையிலேயே இவர்கள் இப்பொழுது ஒரு புது உபாயத்தைக் கண்டுபிடித்திருக்கிறார்கள். பிரான்ஸிஸ்கோ-நல்லோ என்ற இதாலிய நீர்மூழ்கியை பிரிடிஷ் கப்பலாகிய கிம்பர்லி எதிர்த்தபோது நீர்மூழ்கியைக் கரைவழியாய் எடுத்துக்கொண்டு போகப்பார்த்தார்கள். அதற்கு இடம் கொடாது டார்பிடோவால் உடைக்கப்பட்டது.

இந்தியா, ஸிலோன், டச்சு, ஈஸ்ட்-இண்டீஸ் தேசங்களிலிருந்து 2,00,00,000 பவுண்டு தேயிலையை பிரிடன் வாங்குவதாயும், இதிலிருந்து தேயிலைப் பஞ்சம் பிரிடனில் ஏற்பட்டிருக்கிறதென்றும் ஜெர்மனி ஒலிபரப்புகிறது. இது முட்டாள் தனமான பேச்சு. மேல்நாட்டார்களுக்குள் பிரிடிஷ் மக்கள்தான் அதிகமாக தேத்தண்ணீர் சாப்பிடுகிறவர்கள். பிரிடனில் தேயிலை விளையாததினால் வழக்கம் போல இதர தேசங்களிலிருந்து தேயிலையை வரவழைத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். ஜெர்மன் முற்றுகையால் இதற்கு ஒருதடையும் கிடையாது.

27—10—40.

'ஏதாவது ஒரு காரியத்தில் இறங்கினல், அதைப் பூர்த்திசெய்யாது ஜெர்மானியர்கள் விடமாட்டார்கள்' என்று 'ட்யூட்ஸ்-டிப்ளொமாடிக்ஸ்-கரெஸ்பாண்டன்ஸ்' பத்திரிகையின் அபிப்பிராயமென்று ஜெர்மனி ஒலிபரப்புகிறது அப்படியானல் பிரிடனை படையெடுப்பதில்லையென்ற யோசனையும் முடிவுக்கு வந்து, படையெடுப்பதை நிறுத்திவிட்டதா ?

ஜெர்மனியானது போலண்டைப் பிடித்துக்கொண்டு ஒரு வருஷமாகிறதால், சமீபத்தில் கிராகோவ் நகரத்தில் தடபுடலாய் வருஷக்கொண்டாட்டம் நடந்தது, இந்த வருஷத்தில் செய்துமுடித்த சீர்திருத்தங்களை டாக்டர் பங்கு எடுத்துக் காட்டினர். அவையாவன :—"வார்ஸாவில் யூதர்களுக்காக தனிச்சேரியொன்று அமைக்கப்பட்டது. போலண்டில் கேவலமான நிலங்கள் யூதர்களுக்கு ஒதுக்கி வைக்கப்பட்டன. பாதிரிமார்கள் ஹிம்ஸிக்கப்பட்டார்கள். போலண்டில் பள்ளிக்கூடங்கள் மூடப்பட்டு ஞானமும், கல்வியும் குறைந்தன. ஜனத்தொகை குறைவதற்காக போல்-மக்கள் பட்டினிபோடப்பட்டார்கள்." ஹிட்லருடைய பிறந்தநாள் கொண்டாட்டத்தில் பாஸ்டர் என்ற அதிகாரி போலண்டில் குடியேறியிருக்கும் ஜெர்மானியரைப்பார்த்து "நீங்கள் அந்நியோன்யமாயிருந்துகொண்டு, இதர ஜாதியார்களை விரட்டிவிடவேண்டு"மென்று சொன்னர்.

* * * *

B—ஆசியா பாஷைகளில் ஒலிபரப்பு.

22—10—40.

பிரிடனில் பஞ்சம், பஞ்சமென்று ஜெர்மனி சொல்லிவரும் பொய்யானது கேட்டு அலுத்துப்போய்விட்டது. இன்று இதைப்பற்றி மறுபடியும், தலைச் செய்தியாக இந்துஸ்தானியில் சொல்லியிருக்கிறது. பிரிடிஷ் உணவுப் பொருள் இலாகா மந்திரியாகிய வூல்டன் பிரபு எவரும் ஏற்றுக்கொள்ளும்படி பின்வருமாறு இதைப்பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார் :—“ஆகாரப்பொருள் வேண்டிய வரை நம்முடைய தேசத்திலிருக்கின்றனவென்று நீங்கள் கேட்கும் கேள்விகளுக்கு நான் சந்தோஷமாய் மறுமொழி கொடுக்கிறேன். கையிருப்பில் வேண்டிய அளவு இருக்கிறது. இதுவரையில் பிரிடிஷ் மக்கள் தாராளமாய், குறைவின்றி சாப்பிட உணவுப்பொருள்களைக் கொடுத்தோம். அதினாலும் ஒரு குறைவும் ஏற்படவில்லை. ஜெர்மானியர்கள் சொல்லிக்கொண்டிருக்கும் மின்னல் எதிர்ப்புகளாலும் குறைவு ஏற்படவில்லை. இந்த மாரி காலத்தில் நமக்குச் சாப்பாட்டுக்குக் கஷ்டம் ஏற்படாது. வெளியேயுள்ள பெரிய நாடுகளும், சிறு நாடுகளும் நமக்கு உணவுப்பொருள்கள் வேண்டுமா, அனுப்பலாமா என்று கேட்கிறார்கள். எங்களுக்கு அபரிமிதமாய் இருக்கின்றதென்று நான் பதில் சொல்லுகிறேன். அவர்களை நாம் லக்ஷியம் செய்யவில்லையென்று மனஸ்தாபப்பட்டுக்கொள்ளுகிறார்கள்.”

23—10—40.

மிஸ்டர் ஈடன் எகிப்துக்குப் போயிருந்தபோது பிரிடனுக்கு விரோதமாய்க் கலவரங்கள் நடந்ததாக இந்துஸ்தானியில் இதாலி ஒலி பரப்புகிறது. ஆனால் இதாலி செய்திருக்கும் அராபி ஒலிபரப்பில் இதைப்பற்றிப் பிரஸ்தாபமே கிடையாது. இதிலிருந்து இதெல்லாம் பொய்யென்று வெளியாகிறது. இதற்குமுன் ஒரு சமயத்தில் இந்தியர்களுக்கும், பிரிடிஷ் சிப்பாய்களுக்கும் பம்பாயில் சண்டை நடந்ததென்று அராபி பாஷையில் சொல்லி, அதை இந்துஸ்தானி ஒலிபரப்பில் மறைத்துவிட்டது.

* * * *

25—10—40.

பக்ரீன்மேல் வெடிகுண்டுகளைப் போட்டதைப்பற்றி வீர்யம்பேசிக்கொண்டு, இந்தப் படையெடுப்பில் ஒரு தேசத்தின் நடு நிலையையும், பாதிக்காது பிரிடிஷ் எண்ணெய் நிலயத்தை தகர்த்துவிட்டதாக மூன்று நாட்களுக்கு முன்னால் இதாலி பெருமையாய் ஒலிபரப்பியது. பக்ரீனில் அமெரிக்க எண்ணெய் கம்பெனியைத்தவிர பிரிடிஷ் கம்பெனி ஒன்றுமில்லை. மேலும், டாடிகனீஸ் நிலயத்திலிருந்து இதாலிய விமானங்கள் பக்ரீனுக்குப் பறந்து சென்றன. தேச படத்தைப் பார்த்தால், இவைகளுக்கிடையில் ஸவுதி—அரேபியா தேசமிருப்பது புலப்படும். இது நடுநிலை நாடு. இதைத்தாண்டி இதன் நடு நிலையைக்கெடுத்துத் தான் இதாலிய விமானங்கள் பக்ரீனுக்குச் சென்றிருக்கவேண்டும்.

புதுக்கோட்டை ஸமஸ்தான யுத்த அறிக்கை நிலயத்தின் பிரஸங்க நிகழ்ச்சி முறை.

பிரஸங்கம் XVIII.

1940—				மணி.
நவம்பர் 9,	சனிக்கிழமை ...	டவுன் ஹால் ...	மாலை	6.30
10,	ஞாயிற்றுக்கிழமை.	கோட்டைக்காடு ...	காலை	9.45
		பூவரசகுடி ...	மாலை	5.30
		வியாபாரிகள் சங்கம் புதுக்கோட்டை, (சாந்தார்கோவில் அம்மன்சன்னதி.)	,,	6.30
11,	திங்கட்கிழமை ...	காலேஜ் (B) தமிழ் ...	காலை	10.25
		ராணி பெண்பாடசாலை ...	,,	10.25
		ஆலங்குடி ...	மாலை	5.30
		ஆதனக்கோட்டை ...	,,	5.30
12,	செவ்வாய்க்கிழமை.	காலேஜ் (A) ஆங்கிலம் ...	காலை	10.25
		மிதுலைப்பட்டி ...	மாலை	5.30
		குடுமியாமலை ...	,,	5.30
13,	புதன்கிழமை ...	ஏம்பல் ...	,,	5.30
		பொன்னமராவதி ...	,,	5.30
		கரம்பக்குடி ...	,,	5.30
15,	வெள்ளிக்கிழமை...	C.S.M. பள்ளிக்கூடம் ...	காலை	10.00

பிரஸங்கம் XIX.

16,	சனிக்கிழமை ...	டவுன் ஹால் ...	மாலை	6.30
17,	ஞாயிற்றுக்கிழமை.	திருக்கோகர்ணம் ...	,,	5.30
		பெருங்களூர் ...	,,	5.30
18,	திங்கட்கிழமை ...	காலேஜ் (B) தமிழ் ...	காலை	10.25
		ராணி பெண்பாடசாலை ...	,,	10.25
		ஒடையாளிப்பட்டி ...	மாலை	5.30
		விராலிமலை ...	,,	5.30
19,	செவ்வாய்க்கிழமை.	காலேஜ் (A) ஆங்கிலம் ...	காலை	10.25
		அன்னவாசல் ...	மாலை	5.30
		விராச்சிலை ...	,,	5.30
		சேரி பள்ளிக்கூடம் ...	,,	5.30
20,	புதன்கிழமை ...	காரையூர் ...	,,	5.30
21,	வியாழக்கிழமை ...	கோனாபட்டு ...	,,	5.30
		அரிமளம் ...	,,	5.30
22,	வெள்ளிக்கிழமை.	C.S.M. பள்ளிக்கூடம் ...	காலை	10.00

1940-ம் வருஷம்

டிஸம்பர்மீ 6, 7, 8 தேதிகளில்

புதுக்கோட்டை ஸ்டேட்

யுத்த நிதிக்காக நடைபெறும்

உற்சவத்தை

அவச்யம் வந்து பாருங்கள்.

போஷகர் :—மஹாராஜ-ராஜ-ஸ்ரீ மன்னர் அவர்கள்.

தீபங்களின் காக்ஷி

விளையாட்டுகள்

பாட்டுகள்

மாந்தரீக வித்தை

பக்கக் காக்ஷிகள்

கிரிக்கட்

டிக்கெட்டுகள் சொல்ப விலைக்கு யுத்த நிதிக்காக ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கும் கமிட்டியாரிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

(ராஜ-தர்பாரவர்கள் ஆதரவின் கீழ்)

Sri Brihadamba State Press, Pudukkottai. 4,400—9-11-40.